

**AI SUOI ELETTORI
RESOCONTO DEL
DEPUTATO LORO
SUL SUO OPERATO
NELLA QUESTIONE...**

Giovanni Battista Loro



3

AI SUOI ELETTORI

RESOCONTO

DEL

DEPUTATO LORO

SUL SUO OPERATO

NELLA QUESTIONE FERROVIARIA

—*—

PADOVA

TRATTATO TIPOGRAFICO ALLA SEMPLICE

1872.

AI MIEI ELETTORI

Gravi accuse faranno parlare contro di me. Una popolazione buona e gentile ne fa compassata; altri deplorabili avvennero, ed ebbero conseguente dolore.

Di che la colpa? di che la responsabilità? Io lascio il decidere agli onesti e agli onesti. Mi rivolgo ad essi con questo scritto, e non solo a coloro che seppero recitare all'orda dell'opinione che m'aggravava; ma a quelli ben suoi, che se ne lasciarono imporre.

Di che sono sono io colpevole? Lo dice una nota Proietta; nientemeno che di *resistere* contro gli interessi della nazione e del mio Collegio nella gestione ferroviaria.

Che sia a giudicarsi di questa imputazione me ne appello a lei.

Fino dal 1857 io volli l'unico all'arduo problema di accrescere le comunicazioni ferroviarie della mia Provincia, e di annettarmi Castelfranco. — Era di somma premura a quest'epoca, che il Governamento impegnasse gli interessi nazionali nelle strade Castelfranco (1) e

(1) La strada Castelfranco è quella da Udine a Belluno, la Venetina quella da Treviso a Vicenza.

Propono lo stesso personalmente istruito proficuo per atterre nella continuazione la Provincia di Padova, e possibilmente perchè anco ad allacciare alle nuove linee con una ferrovia da quel Capotongo a Castelnuovo. — Quale però ne sia stato il risultato lo veggono i miei condiscipoli della risposta, che m'ebbi dal Dipartimento Provinciale Civ. Giacobbo Triente il 6 aprile 1868. (Vedi *AS. A*.)

Raccolto il parere de' suoi colleghi nella Dipartizione il Civ. Triente finì d'allora in esponere, che al concorso della sua Provincia nei progetti ferroviari imponenti esigenze per confusione benificia il tracciato per Cittadella.

Poco appresso lo stesso sig. Civ. Triente preoccupandosi della necessità, che la sua Provincia non avesse a rimanere isolata, presentò a quel Consiglio nella seduta del 21 luglio 1868, ed ottenne che fosse ammessa ad esaminare la proposta di costruire una Commissione con vari incarichi, e in particolare con quello di fare studi e gli studi statali e economici e di terminare la sezione degli atti derivanti da una ferrovia Padova-Campostampiero-Città-della-Bassana.

Votato a cognizione di questa faccenda mi rimane la speranza di poter atterre la linea di Padova entro i nostri confini, visto Padova disposta a dirigerla fino a Campostampiero.

A Trieste istruito il sig. Bacter se era d'accordo del carico di preside di quel Comitato ferroviario soprattutto del contrario partito. A Venezia sotto la pressione di circostanze sfavorevoli non appena indotto venne di opera. — Non v'era dunque a lasciare un diverto partito. L'accordo con Padova mi pareva arguito, ed io mi affrettai di sottoporre a' miei colleghi della Dipartizione Provinciale, e di presentarli a nome di esso al Consiglio nella seduta dell'8 settembre 1868, la seguente proposta che venne ammessa all'unanimità.

« Il Consiglio Provinciale, vota l'initiative presa dalla Provincia di « Padova ponendo alla studio una ferrovia da Padova per Campostampiero a Bassano;

« Vota, che questa linea potrebbe utilmente percorrere la nostra « Provincia, e prendere la direzione di Castelnuovo, e ultimato esser

« posta colla sua congiunzione con un'altra linea da quel Capoteago a Treviso ».

« Voto, che il tronco da Castelfranco a Bassano potrebbe utilmente interessare la Città e il porto di Venezia pel suo commercio colla valle del Brenta, e per l'apertura di aprire per la Valdagno il varco più corto al Brennero e al lago di Costanza ».

« Passò alla nomina di una Commissione incaricata di fare gli studi economici intorno l'istituzione di una ferrovia da Treviso a Castelfranco, e la congiunzione con quella che a Padova fa posta allo studio di quella città per Campobassano e Bassano ».

La linea di Padova fu dunque in quei voti, ben prima che gli allora suoi promotori si abbiano visto l'animo. Però non bastava aver ottenuta l'adesione del Consiglio Provinciale di Treviso, d'ora per qualche cosa. — Bisognava ottenere ben ancor quella di Padova; ma come da passato l'affare, si regge degli atti di quel Consiglio. (Gazz. Suppl. 1° marzo 1853).

Avendo avuto l'onore di essere eletto a far parte della Commissione Trevigiana insieme col mio clemente amico e collega Cav. Montemaiolo per conto della Provincia, e insieme col Sindaco di Treviso e Castelfranco, e col Preside della Camera di Commercio, rappresentati da così rappresentati, la medesima eletta nelle sedute delle due Commissioni del 19 novembre 1853, affinché i Commissari di Padova aderissero a far salire la loro linea fino a Castelfranco. Fu accolto il loro disegno, che anzi fino d'allora mostravano di ricevere preferibile l'andamento rettilineo per Castelfranco e Cittadella.

Evidentemente quanto era più lontano il punto d'arrivo, tanto minore si rendeva l'interesse della Provincia in legarsi alle linee di Padova; e quindi i Commissari Trevigiani presentarono che fosse necessaria una compensazione; e questo compenso appunto credettero di rinviare ed emendare nel prolungare la linea Treviso - Castelfranco non solo fino a Cittadella per la congiunzione colla linea di Padova, ma fino a Venezia formando così una vera rete, e accordando di oltre venti chilometri le comunicazioni superiori dell'intera Provincia, del Friuli e del paese oltre l'Adige con Venezia, e colla rete ferroviaria, che si apre a Treviso e in Lombardia.

Accolta dai Commissari potendosi questa linea di condifesa che fa loro proposta, la Provincia di Vicenza ha sentito ed votato al consenso, e l'unan; e le tre Commissioni per la prima volta s'assemblero in Padova il 5 giugno 1869.

Il primo punto caduto in discussione fu l'andamento delle due linee. Padova avea già spiegata la sua volontà di restare nei confini del suo territorio, e di condurre il tracciato per Cittadella. — Vicenza avea bisogno, e poteva la condifesa sin qua non, di traccio tale la sua linea di circoscrizione con Bassano. — Notabilmente con questo punto facea non restava, che a seguir le due linee nei termini di reciproca convenienza; e si è convenuto, così sopra il verbale, di preferir fra Padova-Bassano la più breve linea di Padova-Piavezza-Cittadella-Bassano; e fra Vicenza e Treviso quella che da Vicenza porta rettamente il più che si possa a Cittadella e da colà per Camisano a Treviso (Vedi verbale Alleg. B)

Nominata nell'adunanza medesima una subcommissione per lo studio dei dati statistici ed economici, e per concertar d'accordo quanto fosse necessario per dimostrare la utilità e convenienza dell'importante impresa, le scelte deliberate di proporre ai Consigli Provinciali di procedere alla compilazione del progetto tecnico, e di scegliere a quest'uso l'onorevole Deputato Car. Vincenzo Sabatò Irach.

Il compianto Commendatore Meneghini allora Sindaco di Padova e Preside di quella Commissione ferroviaria Provinciale, avendo per incarico delle tre Commissioni interpellato il detto Ingegnere intorno alla sua accettazione, ed intorno alla spesa, s'ebbe colla risposta 6 giugno 1869, alcune questioni fra i quali questa: « Se il tracciato è dovuto seguir la linea più corta; ossia quella, che compatibilmente « col riguardi a qualche grossa centro di popolazione, e di movimento « commerciale, che si trova per via, si evita il meno possibile dalle « strade nazionali, che attivamente congiungono gli estremi delle linee « sottostanti; e se debba necessariamente toccar punti determinati. »

E in tal caso fu pensato cogli altri allo studio della predetta subcommissione, la quale come dal suo verbale 7 febbraio 1869,

approvato da tutti i membri delle tre commissioni, ritenne: « che esso » e fosse già scelta dell'opere da incaricare delle tre Commissioni Provinciali nel verbale 5 gennaio, ritenendo la linea più corta Padova e Cittadella-Bassano, Treviso-Castelfranco-Cittadella-Vicenza (Allegato C).

Riteneva che i Consigli Provinciali si pronunciassero sulle proposte delle loro Commissioni, e quello di Treviso lo fece nella seduta 15 febbraio stesso, deliberando la immediata compilazione del regolare progetto della ferrovia Padova-Bassano per Cittadella con diramazioni da quest'ultima località sopra Treviso, e sopra Vicenza; delirando di questo progetto l'incarico all'ingegnere Vincenzo Stefano Broda; e in particolare « constatando la soluzione della subscrittazione agli « studi » emanati nel predetto suo verbale 7 febbraio stesso intorno « al quanto fatto dallo stesso ingegnere Broda colla sua lettera 6 gennaio e circa la linea e circa le altre modalità del progetto stesso ».

Analoghe deliberazioni furono prese anche dai Consigli Provinciali di Vicenza e di Padova, con questo però che quest'ultimo ritenne non immediatamente fissata la linea di Piacenza; e fu detto a ciò che i rappresentanti delle tre Province, riuniti sopralluogo trovavano meritevole di preferenza il passaggio per Cartaro per le ragioni esposte dal signor ingegnere Scopa nella seduta del Consiglio Provinciale di Padova del 17 maggio 1871.

Con queste norme gli studi tecnici furono intrapresi e compiuti, e il progetto dell'onorevole ingegnere Broda adottato dalle commissioni raccoltesi a Padova il 20 gennaio 1872, da tutte loro proposto approvato dai tre Consigli; con che lo stesso incarico da esso ingegnere secondo le viste dei Consigli medesimi ebbero ancora una volta l'onore dei loro suffragi.

Tengo a riferire come a questa volta le dette linee siano state votate e riconfermate dalla rappresentanza Provinciale interessata, poiché l'opera principale portata contro di me si è appunto questa, che la linea diretta da Padova per Cartaro-Cittadella e Bassano sia me imputabile.

Insieme col progetto Broda i Consigli Provinciali di Treviso e

Vicenza avevano contestualmente accettate anche le altre proposte delle Commissioni, e seguitamente d'intaccare ciascuno la propria Commissione a procedere d'accordo colla stessa casa delle interposte proprietà a domandare la concessione della costruzione e dell'esercizio della progettata ferrovia a favore delle tre Province.

Fattamente il Consiglio Provinciale di Padova ritardando prematura la domanda di concessione per difetto del piano economico, con tal ritardare indispensabile di accompagnarlo, prese una risoluzione sospensiva nei seguenti termini (seduta del 17 maggio 1873).

« Il Consiglio Provinciale, approvato in massima il progetto dell'«*Eng. Broda*, sospende ogni deliberazione in riguardo alla proposta « della Commissione, incaricandola di proseguire i propri studi fino « a che possa somministrare al Consiglio i dati occorrenti a formo- « lare la domanda di concessione per la progettata linea di strada « ferrata Padova-Bassano con diramazione da Cittadella a Vicenza, e « da Cittadella a Treviso ».

A questa sospensione disgraziatamente tenne dietro poco appresso la morte del Preside della Commissione ferroviaria priamaria Commo- datore Monighetti, che però fu degnamente sostituito dall'egregio Prof. Bassoli. Simacchi preside allora a Padova l'idea di unire trattative colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, a cui quindi quella Commissione si è appunto diretta.

Una degli obietti richiesti per un concorso piano economico era il riparto degli oneri fra le tre Province; e a questo le Commissioni di Treviso e Vicenza credettero di poter provvedere mediante il convegno 30 agosto 1871, che a loro arrivo era stato a dimostrare l'attinenza delle tre Province nella comune impresa, e che a questa titolo si leggevano poter meritare l'adesione della consorte di Padova. (Atteg.^a 3)

Solo pel caso che a Padova non avesse potuto accettare, si entrò in trattative sulla base di esso, di ora stato dichiarato null'al- trettanto che come un ostacolo a nuove combinazioni, le due Province si obbligarono a presentare separatamente la loro domanda di con- cessione per la sola linea Treviso-Vicenza.

E questo caso appunto si verificò. — Il detto convegno fu approvato a voti unanimi dal Consiglio Provinciale di Treviso il 18, e da quello di Vicenza il 26 settembre dello stesso anno 1871; ma non ebbe eguale fortuna nel Consiglio Provinciale di Padova, il quale nella sua tornata del 30 novembre successivo:

« Sessito dall'ultima comunicazione del Presidente Prof. Bassini, e che la Società dell'Alta Italia ricusa volentieri di trattare per la linea Vicenza-Galludola-Castelfranco-Treviso, ed accoglie invece di « desistere ad aderirvi per la linea Padova-Bassano,

« Delibera che gravi ostacoli indipendenti dalla propria volontà, e in rapporto con ad ulteriori trattative colle province di Treviso e « Vicenza, onde evitare maggiori ritardi nella pratica risolutiva del « proprio progetto, deliberò di rinviare prescelto da ogni accordo « ed impegno colle Province stesse, e sibbene la propria Comunanza « a sollevarvi l'obblazione riguardante la sola linea Padova-Bassano « alla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia per chiedi esseri ed « eventuali convegni tanto per la costruzione, quanto pel servizio « e esercizio ».

Non appena cominciata questa deliberazione la Commissione ferroviaria di Treviso e Vicenza si sono riunite in Treviso il 7 dicembre 1871 per dar opera alle pratiche necessitate dal loro caso dal rispettivo Consiglio giusta l'iscrizione ricorrenza, e dirigenzando alla Deputazione provinciale di Padova con nota 7 dicembre stesso in forma una particolare procura di esprimere il costante ed insieme loro proposito di rinviare nell'azione con Padova qualsiasi ostenta provincia anche creduto di rinvierlo.

Nella stessa seduta del 7 dicembre eletto a far parte della subcommissione incaricata di presentare al Governo la domanda di concessione per la linea Treviso-Vicenza, e generalmente di preparare questo atto per produrlo ai due Consigli ancora proposti, ma non affrettato a presentarsi in unione col mio illustre collega Commendatore Lampertico, e fino del gennaio successivo la stessa istanza era prodotta al Ministero (Vedi verbale 7 dicembre 1871, Alleg. 2.ª).

Stando in questo stato le cose, e gli onorevoli Fagnano e Ley

nell'interesse della provincia di Vicenza, ed lo intese all'onorevole Deputato di Treviso Gio. Batt. Mandruzzato per quella di Treviso avevano inteso perfino col Ministero in appoggio all'intento di concessione, colla Cassa generale di Roma e colla Società di costruttori di Torino per l'operazione finanziaria, e per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, s'indovela importante da Camposampiero sotto la mano dei suoi consuetudini l'idea di far cosa comune con quel Capilongo per allineare a colla e a Castelfranco la linea di Padova.

Era appunto ciò che in circostanze più favorevoli (perchè non ancora dibattuta la questione, e non impedita Vicenza) se aveva tentato senza alcun inteso insieme co' miei colleghi della Commissione Treviso e a nome della Provincia.

Decisamente il tentativo allo stato delle cose non mi pareva né serio né lontano da insuccessi.

Intesi fra i vari tracciati ideati per condurre la linea Padova-Bassano per Castelfranco, i preferiti e i preferiti relativamente, mi parevano questi due, e sorsero dubbio da Padova a Castelfranco e a Bassano; oppure uscire a Castelfranco distante da Padova 17 miglia per esporsi sopra Cittadella distante qualche cosa meno di 16 da quella città e distante 6 miglia da Castelfranco.

Nel primo caso sarebbe stato mestiere andar Padova ad abbandonare la sua Cittadella. — E non basta; bisognava altresì togliere a Vicenza la possibilità di trovare a Cittadella la sua linea di collegamento con Bassano; lo che equivarrebbe a togliere il suo principale abito, e come ha già detto la condizione sua più non del suo casacca nella Ferrovia Treviso-Vicenza, d'onde sempre ricade e rifugge del maggior e più essenziale interesse, così per la Provincia di Treviso, come per Castelfranco.

Nel secondo caso era evidente, che si aveva una linea nei rapporti di Padova vittoriosa, di circa un quarto più lunga, e quindi più dispendiosa di quella per Cartoceto, e a cui si opporrebbero i vari contrasti di quella Provincia, immovibile nel proposito di non scartare dal suo territorio con una deroga da costruirsi a sua spese.

Era inoltre a riflettere, che Padova allora si era divisa dalle

Provincia di Treviso e Treviso; che stava trattando colla società delle ferrovie dell'Alta Italia; e che qualora fosse riuscita la duplice combinazione di Castellfranco con Padova, e di Padova colla detta Società, la linea Treviso-Venezia sarebbe trovata alle prese colla Società stessa non solo ai due punti estremo, ma anche all'intermedi di Castellfranco e Cittadella, e lungo il tratto di congiunzione fra questi; e in altre parole sarebbe trovata in condizioni tal da divenire impossibile.

Con questa prospettiva lo chiedo, se potessi appoggiare coll'alto consiglio Toller di allineare a Castellfranco la linea di Padova; e se potessi assistere senza andar incontro alla faccenda da tentare cosa impossibile e saggittosa, senza macerare di pernici doveri che m'incambrano come membro delle Commissioni interprovinciali, e nell'interesse esclusivo della mia città.

Eppure l'assenza ostinata del fatto ha spinto il mio primo delitto. Io sono semplicemente scongiurato il tentativo, e tutto si risolve, si diradò in più gambe, ch'io ancora d'anni obbligò di Depistato. Fino allora Castellfranco aveva atteso con desiderio, ma con calma perfetta, che si maturasse il disegno della sua ferrovia. Da quel momento si cominciò a spargere l'agitazione. La linea Treviso-Venezia era scorciata e spazzata come un'utopia. — La linea di Padova era tutta, e una Commissione fu detta a promoverla, che intanto firmò all'epoca diretta alla Provincia di Padova; e che intanto tenne dietro l'offerta di un secondo di lire lire 200 nella soluzione per la linea stessa, o per quella di Mestre-Castellfranco-Rovato, se la prima non avesse affrettato; pretendendo del resto, e portando lo scoglio di un completo oblio sulla linea Treviso-Castellfranco-Venezia alla cui attuazione allora appunto le due Province attendevano con radiopinto ansietà.

Ma era io forse in errore credendo che non fosse possibile di allineare a Castellfranco la linea di Padova? L'edico lo ha dimostrato. La istanza fatta e con esso l'offerta delle lire 200 mille non ottennero nemmeno l'onore di una discussione, non furono oggetto di alcuna proposta in quel Consiglio Provinciale, come apparisce dal relativo verbale 9 aprile p. p.

Però i Signori della Commissione cittadina tornati da Padova

creditori di poter rilevare, che il momento di linea era stato respinto con 17 voti contro 14, e che la minoranza avrebbe stato ingiustamente qualora la stessa appoggiasse gli sforzi della sua città, ed anzi perché soltanto non vi avesse contrappositi? Di ciò si adibetosi di aver parlato la prima in una Nota della Deputazione Provinciale di Treviso a quella di Padova, giunta finalmente a spostare la linea in quel Consiglio. (Vedi Alleg. F).

Questa Nota, la cui responsabilità non mi appartiene se non come quella di un atto qualunque al Depulato, che non è rubrica, ma d'ufficio senza intesa, costituisce appunto il mio secondo detto.

Mi sia lecito il dire, che la Nota fu stata nell'intervento, e dirai anzi nel solo interesse di Castelnuovo. Infatti se era chiaro che mentre fra i Consigli Provinciali di Padova nessuno poteva alla linea di Castelnuovo, molti invece propendevano per una divergenza verso Camposampiero. — Ora se mai non potessero ottenere una linea diretta per Padova, avrebbero dovuto i suoi costituenti di dover recarsi in quella città facendo il giro di Cittadella, e poi anche quello di Campo-sampiero? — La Nota ebbe appunto il compito di scongiurare, se mai fosse esistito, il pericolo di questa doppia gita. — Testualmente la Nota diceva che la Deputazione Provinciale di Treviso sarebbe stata ben lieta se la linea di Padova per deliberazione di quel Consiglio fosse venuta ad unirsi con quella da Treviso a Firenze nello stesso suo territorio, a Castelnuovo.

Erano espressi disegni per via pace, e a Firenze non senza delle troppo dispendiose; perché potevano compensare l'accordo con quella Provincia, e con una discesa invece a Cittadella l'altra braccio di ferro che la congiungesse a Bassano.

La Dep. di Treviso lo ripeté, e perciò in via di correttiva aggiunse, che stava credendo tanto di appoggiare e caldeggiare quella linea oltre i gravami che potrebbero sorgere e certamente sorgerebbero da parte della Provincia di Firenze; tranne da rappresentare al Consiglio Provinciale di Padova che qualora la linea Padova - Bassano dove essere a dirigersi a Cittadella senza peggiorare a Castelnuovo, e dispendio dal suo primo tracciato con parecchi chilometri di mag-

per percorsi, in tal caso la stessa linea quante più diretta, tanto meno sarebbe esposta di ramiaglie e di comodi non solo alle popolazioni poste alle sue estremità, ma anche a quelle situate lungo la linea Treviso - Venezia e a portata di essa; e in particolare tanto meno sarebbe esposta ad attirare l'affluenza di Castelfranco, e dei comuni diretti di Asolo, Montebelluna, e similari.

Nel Consiglio Provinciale di Padova il mio onorevole amico Deputato Malata, credette di poter appoggiare la nota di contraccibazione riferenda, che mentre era avrebbe accettato che la linea fosse allungata fino a Castelfranco, si preoccupava poi di divergenza minori.

È chiaro però che dal punto di vista della Daputazione arrivando l'appalto non regge, perchè nei rapporti dell'intera Provincia Trevisana, e in quella particolarmente di Castelfranco, condurre l'acrosso in questa città non era allungare la linea, ma renderla di loro riguardo più breve e più comoda per tutti i suoi abitanti.

Nondimeno è questo appunto, e il correttivo di cui ho fatto cenno di sopra, e che giustamente fu trovato a Venezia da suoi poteri riposti, di dover metterli alla più in-adesso polemica a carico mio. Né valso a nulla il pubblicare la Nota sulla Gazzetta di Treviso. Il lodare alla mia regione era ormai parata di modo. I pochi numeri di quella Gazzetta, che sogliono giungere a Castelfranco, scompaiono intantissimi; mentre i giornali invece venivano sparsi e commentati con indegno di miglior causa.

Ma io me ne appello a chiunque; è a me evidente che se nel Consiglio Provinciale di Padova vi fosse stato un partito favorevole alla linea di Castelfranco, questo partito avrebbe potuto ben appoggiare della Nota per dire che quella linea aveva anche il benplacito della Provincia di Treviso, che ne sarebbe stata ben lieta.

Però che un tale partito non esistesse i fatti ne offrono la irrefutabile prova.

Ho detto che i Segreti della Commissione ferroviaria di Castelfranco non riferite che il movimento di linea era stato respinto con 57 voti contro 44.

Questo per altro non era che un più pre-gio, e ritenere il quale

non ha che a riportare la relativa mozione che fu proposta dal signor Minola, e che suona testualmente nei seguenti termini:

« Il Consiglio Provinciale incarica la Deputazione di proseguire gli « eportanti studi nel insediato Padova-Cittadella-Bassano del-Lan-
« guendo a potente Campobasso e Compostello alla distanza di
« circa tre chilometri da quest'ultimo Capoluogo; onde comparsi
« questi studi il Consiglio possa con maggiori cognizioni pronunciarsi
« sulle due linee ».

Non si trattava dunque di una nuova linea per Castelfranco, e non-
meno per Compostello. — Si trattava soltanto di far studiare una
linea che si avvicina a quest'ultimo Capoluogo, arretrando poi a Ci-
tadella, salvo al Consiglio di pronunciarsi in altra seduta sulle due li-
nee; la diretta per Caravita, e la divergente verso Compostello.

Sulla opportunità di Castelfranco, non si occorre ripeterlo, non vi
abbia motivo alcuno; non vi debbo fare.

Avrei fatto dunque io, stando dove e non costretto « voi fatte
un tentativo che non potrei fare »; Padova non vi darà retta alcuna?

Ad esultanza conferma mi recai ad apprendere che nella se-
duta successiva il Consiglio Comunale, d'io non ho l'onore di co-
noscerlo per-ordinato, fece la seguente proposta che fu approvata
per appello nominale con 38 voti sopra 41 consiglieri presenti, tre
essendo assenti.

« Il Consiglio Provinciale confermando le precedenti decisioni
« circa la linea Padova-Caravita-Cittadella-Bassano invita la Com-
« missione a continuare dell'istruimento in proposito colla Società del-
« l'Alta Italia, e a presentare il piano illustrato per dare pronta
« esecuzione a quest'opera ».

Ancora una volta dunque la linea diretta per Caravita aveva
il suggello di un voto solenne, e r'io potrei immaginare che quel
voto potesse essersi appunto discusso nel luogo.

Prima di lasciare definitivamente erano state sottile col Mini-
stro. Ci erano state fatte congedo sperare che la linea Treviso-
Castelfranco-Vicenza si sarebbe stata concessa senza indugio sotto
certe condizioni.

Trovandosi di deliberare sopra questa condizione, e trattandosi allora di mettere una proposta d'acquisto del materiale d'ornamento della chiesa ferrarese Fell. Le due Commissioni furono all'epoca convocate a Treviso pel 5 gennaio p. p. e come membro di esse invitato comparire anche il Sindaco di Castelfranco.

Dispiaciutissimo appunto di Egli era entrato nelle sale della Commissione di Castelfranco, fino a non poterlo più a forza della Lotta Treviso-Venezia. Egli membro della Commissione Provinciale, allorchè pose al voti un quesito per le linee di Padova e Montebelluna, ed a forza pubblica dichiarazione in più occasioni, e di recente nel Consiglio Comunale di Veduggio.

Un suo amico e cliente, l'onorevole Cav. Grillo avendo illustrato per lui a vicenda sopra l'oggetto della sua venuta a Treviso gli espresse il parere che la di lui presenza non fosse ben fatta, e quindi si di lui intervento all'adunanza non opportuna. Il Sindaco di Treviso nella forma più delicata si fece sentire compreso del dubbio medesimo, se la dovesse il parere e il linguaggio sull'allato conflittuale e ambiguo del R. Prefetto.

Espressamente invitato al convegno e libero d'intervento l'onorevole Sindaco di Castelfranco liberamente si astenne dal farlo, convinto non della verità delle osservazioni che gli erano fatte, come della reticenza di coloro, dai quali partivano.

La che con la stessa veduta a Treviso si affrettò a ritirarlo non appena giunto a Castelfranco. L'accoglienza che n'ebbe e le espressioni del Sindaco ne furono una lusinghiera dei di lui sentimenti a mia riguardo.

Si pur troppo fatto ciò la un'occasione per informare che il non intervento del Sindaco all'adunanza di Treviso era una concessione esclusiva, un affronto al paese nella persona del suo rappresentante; e che questa offesa era opera sua.

La non sa se abbia a dire che la questo consiglio il mio tempo delitto.

Infatti l'acta è divulgata nelle pubbliche vie, non ebbe l'archivio di riprovarsi nel Consiglio Comunale sotto la presidenza di una convocata per deliberare in argomento.

Il relativo verbale è un documento che ha stesso pregio e sostanziale conferma di quanto ho detto fin qui sull'importanza del mio due prima delitti, ed in pari tempo è lettalesse attestato che il terzo mi spetta. Propongo ma non approvando il partito d'insistenza e dare spiegazioni (Vedi Alleg. 5), l'ordine del giorno votato in quell'occasione uscì in questi termini:

«Dallo constatazione, e in seguito alle discussioni risultando «evidente, che la discussione fatta al signor Sindaco di presenziare, «partecipare ufficialmente invitato, la conferenza 5 giugno tenutasi al «Municipio di Trivico della commissione Istituzione Vicesima e Tre- «città, da non altra fonte può essere saputa, che da regioni ap- «poste agli interessi più vitali del nostro paese, il Consiglio ram- «mendo in tale condotta una minaccia al nostro futuro sviluppo e «progresso, ed un affronto fatto al paese stesso nella persona del «suo rappresentante nella concertata esclusione, deplorea altamente «questo fatto, non senza accentrare la spedita ma lo una parola di «disapprovazione al Diputado di questo Collegio, che nella questione «lamentata non si è adoperato in quel modo, che era desiderato dal «paese».

Ma se domando; nel momento di così grave deliberazione in quanto riguarda la propria cittadina, vi ha altra cosa se non certo sup- «posizione? I fatti non fanno difetti di quelli che ho accennati qui sopra, e che non potrà dirvi nessuno così delle dichiarazioni dello stesso signor Sindaco nel consiglio verbale, come dello pervenire del probante decreto 2 luglio p. p. che causò il negoziato verbale? (Vedi Alleg. 18).

Se nell'adunanza del 5 giugno vi fossero regioni apposte agli in- «teressi di Contrivico, se vi fosse minaccia al suo sviluppo e pro- «gresso, e se tutto questo non fosse che un porta di scena fittizia, lo si veggia dal relativo verbale, per quale è ormai cessato il motivo della primitiva riserva; lo si giudica dal fatto medesimo che la dis-

Comiziandosi l'operaio in quell'adunata non si occupava che dell'attuazione di un'opera, in cui non emendandone impugni l'istituzione o il progresso di Castelnuovo; quello è appunto la ferrovia Treviso-Venezia (Vedi Alleg. 3).

Per questa spetta a me, noterò solo che lo stesso Consiglio propendente non ha tenuto d'incanto nella sua prima riunione, che mi faccia responsabile dell'incidente di Treviso, ma lo emendò nel rapporto tenuto sull'argomento la volta di bastona, non per l'incidente medesimo, ma per non essersi adoperato in quel modo all'era desiderata del paese nella questione ferroviaria (Vedi Alleg. 4).

Ma il mandato di un D. patato è dunque un mandato imperativo, e lo è a segno da obbligarla ad obbedire al desiderio e al volere dell'ente convocanti, quando anche nel caso né possibile né sicuro da intervenire, quale ora appunto la mia convocazione riguardo alla idea, che Padova nella Società dell'Alta Italia, facesse la sua linea di Bassano fino a Castelnuovo?

Ma non si parlare del mio quieto e capitale debito.

Nell'adunata del 3 giugno le due Commissioni incaricate autorizzali il loro sub commissari a provvedere le istruttorie col Ministro del lavoro Pubblico, anche nella loro di un anno scorso, da corrispondersi da parte del governo, in luogo di un capitale rappresentante le spese di manutenzione, e così pure di trattare e concludere per la costruzione, e per l'acquisto delle ferrovie con quella Società e a quelle condizioni che loro parvesse opportuna nel più breve tempo possibile; rinviata su tutto la ratificazione del Consiglio Provinciale.

Diore alcuni pratici, nelle quali m'èbbi compagno a Roma l'onorevole Papazzaro, il Ministro aveva promesso di presentare al prossimo della sessione parlamentare un apposito disegno di legge per la ferrovia Treviso-Venezia, perciò dal Consiglio delle due Province fosse stato nel frattempo approvato un piano esecutivo concreto.

Ci pare opportuno di sentire anche su questa il parere delle due Commissioni, che a questo effetto furono convocate a Venezia il 29 giugno e che all'unanimità raccomandavano nella subseguente. Tale mandato già conferito nella precedente riunione. (Alleg. 5)

E il mio venerabile amico Carlo Lampertico ed io, d'intesa sempre della rispettiva Commissione, eravamo ripresi la pratica già iniziata, allorché venne anticipato un preliminare stipulato a Vienna fra un Comitato Austro-Veneto e una Società di costruttori Austro-Bavaresi per l'esecuzione verso certe condizioni, di alcune linee avvisi per obiettivo la più breve congiunzione dei porti di Venezia e Trieste sulla Poenale e col Brennero, ed eventualmente di altre azioni d'importanza secondaria.

Contemporaneamente al preliminare, comparve anche un trattato, secondo il quale la mia Città sarebbe stata staccata dalla linea Mestre-Bressana, Belluno-Montebelluna-Palova, e ne sarebbe invece partita una linea per Vicenza.

Pure questo progetto malissimo mi sembrava per Castelnuovo spargere l'allarme nelle vicine Province. E infatti Palova non si trovava la più o meno diretta una congiunzione con Cittadella. Quel stile connessione con Bassano era tolta a Vicenza, Treviso sfuggita, e lasciata in un perfetto abbandono, si vedeva minacciata di estrema rovina.

Si dunque arrestato al pericolo di così grave perturbazione. La Deputazione Provinciale di Treviso ha sentito il bisogno di riflessione e raggruppare tutte le aspirazioni ferroviarie della Provincia, raggiungendo quel punto alla sua Commissione, e in particolare volgendo l'occhio alla linea di Oderzo e Noale, che non era giunta ancora ad avere un regolare progetto. D'altronde incalzare le pratiche necessarie per la ferrovia Treviso-Vicenza era appunto uno dei modi di sfuggire all'isolamento, e valere in pari tempo ad avvicinare Castelnuovo di una linea che poteva incrociarsi alla linea progettata del Comitato, e anzi lo completare, ed era necessaria a congiungerla col Capoluogo della sua Provincia.

Quelle pratiche dunque furono spinte stringendo le trattative per la costruzione e per l'esercizio di una delle Società Veneto di costruttori pubbliche, e risolvendo ad ottenere dalla Banca di Credito Veneto un impegno per l'operazione finanziaria.

Senonché un nuovo fatto venne ancora a sospendere la soluzione,

che pareva ormai prossima. Il Consiglio Provinciale di Padova nella sua straordinaria seduta del 2 agosto aveva respinto la proposta della Società dell'Alta Italia per la ferrovia Padova-Bassano e aveva incaricato una Commissione di far pratiche colle Deputazioni Provinciali e colle Commissioni ferroviarie di altre Province e specialmente con quella di Treviso e Vicenza per le condizioni reciprocamente utili.

Era l'unione con quella Provincia che si voleva ottenere. — Una prima seduta delle tre Commissioni locali per gettare le basi del concerto convenendo, che tanto gli oneri quanto gli introviti dovevano dividersi per tutta fra le tre Province. — E in essa si nominò una subcommissione coll'incarico di venire a concrete conclusioni così per la costruzione e per l'esercizio, come per l'apportazione finanziaria.

Ora doveva e poteva se non anzitutto a questo concerto? Poteva e doveva dedicare l'onore di far parte della subcommissione a cui era chiamato insieme co' miei onorevoli amici Malato e Lamberghini?

Ma è dopo rispondere che rappresentante della Provincia nelle Commissioni non poteva credersi loto d'opporvi a ciò che formava l'oggetto delle colle sue aspirazioni, e di ciò non poteva non riconoscere di comune vantaggio.

Consiglio che fosse buona ed utile impresa quella, a cui da tanto tempo mi applicavo, mi avrei contraddetto e avrei mancato a me stesso e agli obblighi sacrali, disertando il mio posto, mentre le Commissioni continuavano ad onestarsi della loro fiducia.

Certamente accettare il concerto con Padova, era accettare la linea Padova - Cittadella - Bassano, che Padova aveva proposta. — Ma questa linea era una necessità per Vicenza, che senza di essa non avrebbe più raggiunto il suo scopo di congiungersi con Bassano. Spostare quella linea era dunque distruggere dall'ancora quella Provincia, ed era contravvenire ai patti del convegno 20 agosto 1871, taluno era compromettere l'intero progetto facendo Treviso isolata, Città di Castello disgiunta dal centro dell'odi aiferi, che appunto, dov'è la sede diretta, è il centro della sua Provincia.

D'altronde i nuovi progetti non erano, che nuovi progetti. In ri-

l'essere al postiniero di Vienna il corrigno di Lerico dell'8 agosto era convenuta l'assunzione delle sole linee internazionali verso più condizioni, fra cui quella certamente non troppo sicura, di una garanzia di locomotiva governativa. Le altre linee erano rimaste allo stato di mere *eventualità*; e anzi in particolare costavamo, che la via corrigno di Siedaci a Mandobellata, il Cav. Volpi rappresentante della Società assistente, era dichiarato che la linea Castelfranco-Padova, essa non l'avrebbe mai avuta (vedi lettera del Sindaco di Mandobellata Allegato N).

Era dunque il caso ostato di abbandonare poi i vari progetti l'andrea, la cui importanza restava sotto ogni rapporto intesa ed evidente per le tre Province? Era una colpa per me l'aver, in queste condizioni, ascoltato, coi miei numerosi amici, l'antico di condurre a termine le iniziative, all'oggetto di poter al più presto accogliere al Consiglio comizi proposte, che fossero meritate dai loro suffragi; e che volessero a conseguire con essi l'attuazione di un'opera, il cui beneficio è scontentabile per la sua Città? Potere lo credere che dopo essersi data quell'opera come un'impresa, mi si imputasse poi come un danno e come un delitto; allorché ne era quasi espletata l'esecuzione, e poteva infatti ritenersi molto probabile, che fra pochi mesi la locomotiva sfilasse sopra una delle linee più utili per Castelfranco?

Ecco la serie intiera dei fatti; ecco la mia respirazione contro gli interessi della nazione, e contro quelli del mio Collegio nella questione ferroviaria.

Le co' miei colleghi della subcomunalione era riuscito a concludere colla Banca di Credito Veneto la operazione finanziaria; e il settore irruzione, ha tracciata, ma incisa, una certa agitazione — Aveva trattato e firmato a Bassano il postiniero per la costruzione e per l'esecuzione delle due linee colla Società Veneta di costruzioni pubbliche; e la pubblicazione di questo fatto fu il segnale per scendere in piazza. La linea Padova - Cittadella - Bassano l'aveva voluta io. Tutti i progetti, di cui Castelfranco sperava un brillante avvenire gli aveva spediti io, poiché si dicevano già colati a gusa

di un articolo di corte, di tale sostanza da quel preludere.

Non s'accede a giustificare questa prelazione. La sua giustificazione sta nelle linee degli accorci di Molate, Tossari, e Lampertico, che vi sono opposte, e nella sua. La redazione della Consolatoria, che deplorea non aver potuto ancora vedere la luce, esporrà quanto prima i dati e i criteri, per quali s'istituisce metodo di accorciare, non che ad ogni modo non è tolto al Consiglio della Provincia di dare la preferenza ad un'altra proposta e loro gradale più utile, se realmente prodotta.

Un solo fatto io voglio notare, e su il che fra le proposte fatte dalla Società delle ferrovie dell'Alto Adige alla Provincia di Padova, e i patti del preludere di Bassano, risente il dato di L. 12 mille di reddito chilometrico, vi ha per questi ultimi una differenza di oltre L. 250,000 senza di nessun corrispettivo.

Veggasi il conto comparativo Alleg. M. Veggasi pure la Nota 18 sopra Allegato N. con cui la Direzione Generale di detta Società sottopone alla non accettazione di Padova, si dice felice di avere recuperata la sua piena libertà d'industria, che per ricerca del carbone, del minerale, e della mano d'opera, le condiziona da Lei già offerta, e sopra le quali avevano ottenuto un così rilevante vantaggio, non avrebbe più potuto accollarsi da parte sua.

Ma istruzione fatta da tutto questo, le domando; dal preludere di Bassano scorgeva forse la prova della propria mia cooperazione, perchè le ho accoppiato al solo suo accorciamento?

Qui sta la questione — furono i restrittori di Bassano, o piuttosto i non ripulisti e solenni del Consiglio Provinciale di Padova che hanno determinato la linea Padova - Cartaro - Castelfranco - Bassano? Invito del Consiglio stesso a studiare le condizioni rispettivamente utili, la Commissione potesse cercarle in linea diretta da quelle, che erano ottenute i vantaggi? E dove sono d'altrove gli interessi della nazione e quelli del mio Collegio fuori del suo proprio diritto?

Non si deve contestare che la linea Treviso - Castelfranco - Vicenza si appoggi agli interessi nazionali. Bisogna e perocchè il

tratto arguto della gran via d'Almagro, e dell'idea Pontania, che traversando di molto le attuali distanze fra Vicenza e Treviso, e fra le regioni importantissime che stanno a levante, e a ponente dello Stato Provinciale, se mai occorresse all'autorità a rilevare il suo grande partito non avari che a dare il varietto delle Camere di commercio Venezia, e di Ferrara e Ravenna, che nella loro riunione del 18 marzo a Venezia l'approvarono ad unanimità *considerandola d'importanza internazionale come conseguenza della ferrovia Pontania*. Questa alla linea Padova - Cittadella - Bassano non è la continuazione della linea s'irvina; è il sviluppo di quella s'irvina, che anche adesso si affrettava sopra una via sola lungo l'attuale strada nazionale, e che senza dubbio otterranno un ben maggiore sviluppo nella ferrovia. Anche questa linea dunque protendere, e non potrebbe singolarmente logorata il credito, che abbia invece a turbare gl'interessi nazionali.

Ma rispetto del suo Collage ed in quelli più specialmente di Castelnuovo, si prende in certa, si veggio, quale sarebbe l'effetto delle due linee. Congiunta benissimo a Treviso e a Vicenza perché in via diretta; e congiunta pure a Padova e a Bassano per la via di Cittadella; Castelnuovo sarebbe ad un tratto posta a contatto con quattro importanti piazze, e di lì si troverebbe connessa con tutte le linee.

Certamente non è, nell'esistere questo il limite estremo delle separazioni dei miei comitati, se delle mie per Castelnuovo. — Ma le due linee bisogna fare la possibilità, e anzi la probabilità di avere altre ancora? Io non lo credo, e che la mia opinione non sia ancora appoggiata me ne appello all'autorità dello stesso Camere di commercio che ha sostenuto di sopra, le quali nella predetta riunione, hanno approvato ad un tempo la linea Padova-Cittadella-Bassano a gran maggioranza (Ferrara sola essendo stata negativa, e Verona unanimi) e Feltre-Mestre-Bassano ad unanimità. — I rappresentanti di Venezia e di Padova hanno in tal parte mostrata un lodovico accordo nel ritenere anche la linea nazionale ai rispettivi interessi, e ambe componibili.

Perché dunque non mi sarà lecito essere dello stesso avviso?

— Certamente la probabilità sembra ch'io veggio per la linea Me-

sim - Bassano non possa vederla anche per l'altra Belluno-Castellazzo-Padova. Però se guardo alla carta d'Italia e considero quanto sia alta la rete dell'Inghilterra e del Belgio, ed anche del Piemonte nostro, non escludo la possibilità, che anche quella linea si faccia. Ma attento l'onorevole Sindaco di Montebelluna, che confidava col mio consiglio a dare il suo voto pel consenso di quel Capoluogo sulla spinta del progetto relativo anche malgrado le sfavorevoli dichiarazioni del Sig. Cas. Volpi, di cui ho fatto cenno più sopra. (Vedi lettera Allg. N°).

Io dico di lavorare uno l'altronde, sbarco dall'edacivismo e del monopolio; le gabelle si ripagano. Però disposto ad ammettere in massima i progetti del Comitato, non potrei non vedere, che erano calcolati sopra interessi non meno nazionali che esteri; e sopra interessi esclusivi, che non temono in conto alcuno di contribuire ingiustamente generali; e che perturbano, sconvolgono quelli della mia Provincia. Dovrei e potrei io essere indifferente allo strale che si faura di essi; e mi era colpa di ricercare crimini collegati il mandato facendo in sostanza scindere i progetti medesimi; e soltanto completarli con vantaggio di tutti, e in particolare con quello della mia città?

Io dico d'averli convalidati — affatto niente i vantaggi senza dubbio essi rilevanti della due linee Padova-Bassano,-Treviso-Vicenza; la cui attuazione pare ormai certa e prossima. Conseguite con essi la vicina acquiescenza col Capoluogo della vostra Provincia, che si mancherebbe nei progetti del Comitato. Arriva poi anche la linea Mestre-Bassano col quadrivio a Castellazzo; si esclude e per mia parte cordialmente desidero, che non passate anche le altre.

Ora dov'è la quessa la mia aspirazione, e la mia opposizione? Dove la frota partita agli interessi del mia Collegio, e a quelli in particolare di Castellazzo?

Si disse ch'io dovessi parlare, che dovevo difendermi. Qualche cosa ho fatto, e con quel edito lo dico gli allorché mi accede di parlare della pubblicazione della maligna Nota della Deputazione provinciale di Treviso e quella di Padova. E d'altronde e che la pe-

benche, se non mi era possibile di spingerlo a fondo; se lo studio dell'arte in cui era entrato l'altare m'imponesse la maggiore riservatezza. A che le spiegazioni, se l'onore partito di chiedermi, lo volca nonchissà da quella, che senza aspettarlo, mi avea già condannato?

I miei colleghi della Commissione, i miei amici, che più erano al caso di valutare la situazione, mi confortarono a lavorare e a tacere; e a spingere nella luce del fare. Ed io lo feci; ed ebbi l'ulteriore coscienza di corrisponder in questa modo al debito mio.

Così si disse a motivo della riserva se ne sentì un grande sollievo nel fare di pubblica ragione questi dettagli. I miei colleghi della Commissione Ferruccio Vianello, e Testolina; quelli che m'ebbi sempre a compagni nell'opera mia, mi fanno l'onore di portare, a mio riguardo, l'ossequiosa opinione che si rileva dalla loro lettera 9 corrente (Alleg. D). Però se invece lo meriti bastasse, me ne appellerei come adesso dell'armi consuetudine, e all'opinione pubblica.

Torino, settembre 1872.

Geo. Barra Leone



ALLEGATI



Alleg. A.

Agnolo Agnelli

Padova, 4 aprile 1902.

Come Lei aveva promesso nel proprio di transmetterle il parere dei miei colleghi, sopra quanto mi comparse concernente intorno ai progetti della ferrovia da Treviso-Bassano-Viduggia, ecc.

La interesse delle comunicazioni ferroviarie, la costruzione di nuove linee intermedie, portano necessariamente alla proposta mancante, e quindi in genere non possono altre che decidere le linee mentre degli istanti progetti. Alla deputazione provinciale sembra per altro, che la Provincia di Padova si accida su tale dirada, solo nel caso in cui la linea Bassano-Castelfranco, pure ancora per Cividello, ed a questa dirada sarebbe potrebbe ancora la propria linea e quella della Rappresentanza interinale, a fare che dal Governo, ne venga accordata la concessione. Oltre poi ad impiegare la sua influenza, quella la linea principale venga determinata, e un contratto per Castelfranco, Cividello, Bassano, la deputazione Provinciale non sarebbe stata del proprio al Consiglio Provinciale di concorrere anche nella spesa degli studi; sempre che il quale linea la ragione dei rapidi viaggi che la Provincia avrebbe a ritenere; ed alla linea ferroviaria di tendenza provinciale che avrebbe ad attraversare. Che se poi la concessione oltre alla linea principale, contemplasse anche il tronco da Padova a Cividello, e questo tronco fosse effettivamente costruito, allora il detto tronco potrebbe essere proposto anche per quanto concerne la spesa degli studi prelosumi, per tale tronco.

Facile più di parere della deputazione Provinciale possa avere qualche pratica applicazione e sussidio concreto, se viene ancora dagli interinali le condizioni sempre del tronco per Cividello, quale sarebbe la struttura quella di concorso nella spesa degli studi; e quale sia le spese stesse delle tralicci. Non dubito pertanto di ottenere dalla di Lei gentilezza la concessione di tale dati, onde purgare la deduzione in proposito della nostra Rappresentanza Provinciale.

Accolgo le proteste della più viva considerazione.

Al Sig. On. Ruffo del Loro
Deputato al Parlamento Nazionale
Castelfranco Veneto

Al Sig. On. Ruffo
il Tronco

Atteg. B.

REGNO D'ITALIA

PROVINCIA DI PADOVA

IL CIRCO DI PADOVA

Padova, 5 gennaio 1893.

Processo Verbale dell'Adunanza

tenuta questa giorno 4 martedì 5 gennaio 1893 dalle Commissioni Provinciali di Treviso, di Vicenza e di Padova riunitamente alla Rappresentanza della città di Bassano ed a quella pure Municipale di Vicenza e Castelnuovo, per confondere insieme agli elioj professori della Scuola di Padova e Bassano, con dimissioni come Venezia e Treviso.

Detti particolari verbi ripetutamente inviati agli onorevoli Rappresentanti provinciali riuniti nelle dette municipalità dell'Osservatorio Sordani di Padova alle ore 12 meridiane

La Commissione Provinciale di Treviso composta dalla Signori	BACCILLI Sig. Paolo, della Camera di Commercio MONTICORTI Sig. Salvatore, Sindaco di Sordani FERRARELLA D' ¹ Gaetano p. Sindaco di Castelnuovo MONTICORTI Sig. Luigi Ing.	} Consigliere Prov.
La Commissione Provinciale di Vicenza composta dalla Signori	FERRARI Sig. Alessandro TARDINI Sig. Salvatore LANCETTI Sig. Felice GAZZOTTI D' ¹ Bartolomeo p. Municipio di Treviso FERRARELLA Sig. Giuseppe, Pres. della Cam. di Comm.	} Consigliere Prov.
Il Municipio di Bassano rappresentato dal Sig.	TARDINI D' ¹ Bartolomeo	
La Commissione Provinciale di Padova composta dalla Signori	MICHELINI Comm. Antonio	
	ZANI Sig. Tito Mario	
	MARATI Sig. Battista	
	SCARZI Sig. Domenico	
	TRONCINI-FRANZI D' ¹ Giovanni	

La discussione, dopo le generali informazioni, si è portata sull'adempimento della Legge, e dopo varie osservazioni si è convenuto di partire da Padova a Bassano, la più breve linea, di Padova, Venezia, Cadolago e Bassano, e da Venezia a Torino quella che da Bassano porta riflettendo il più che si possa a Cridolfo, e da quel per Casalefermo si potrà raggiungere Torino.

Il secondo punto della discussione versava sulle spese necessarie per la compilazione del regolare Progetto, spaggiando a guidatori editti, e dopo ponderata discussione si è adottato collegialmente dalle singole Commissioni, che un incaricato per ogni ingegnere tanto per progetto della linea da Padova a Bassano, quanto dell'altra da Venezia a Torino, e che la spesa complessiva debba essere ripartita per una linea parte per ognuna delle tre intermedie Province, senza che questa possa richiedere un provvedimento per l'incremento spazio delle spese di redazione. In tal si ritenesse specialmente per la necessità di anticipare un progetto relativo alla generale approvazione a termini della Legge sui lavori pubblici, onde la proposta non restasse finora sospesa per mancanza di opportuno fondamento.

Si principali pare della Rappresentanza convenuti nell'affidare ad un Member delle rispettive Commissioni la stesura delle loro relazioni ed osservazioni, e che ognuna di esse redigesse l'istesso negli atti del quale fosse necessario per discutere la validità e convenienza della importante impresa.

Si stabiliva pure che per ora non fosse da intendersi alcuna disassunzione sul riparto delle spese della istessa costruzione delle due linee ferroviarie, non che di portarsi sopra le proprie spese, quando fosse ultimato il progetto integrale dell'opera.

L'istesso rispetto il proprio ufficio sulla nomina delle tre Member per gli studi economico-statistici e tecniche necessari per la Provincia di Verona l'ingegner Teodoro Dott. Schindler, per Torino l'ing. Dott. Gio. Batt. Leco e per Padova l'ing. Simeone Demetrio.

Si prevedeva in seguito a discutere sull'impiegare dei ragionieri per ufficio del regolare progetto delle due ferrovie da costruirsi, e prevedere il partito di preferire l'ing. Dott. Stefano Berio Deputato al Parlamento, domandandogli dapprima la scusa che potesse scartare, onde poterlo partecipare all'istesso Consiglio Provinciale. E di tale proposta restava affidato l'incarico all'onorevole Sindaco di Padova Comm. Andrea Manghini. Allo stesso pure, insieme alla Commissione di Padova, da esso presieduta, veniva nominata l'istituzione di studio dove il Governo si pensava di poter compiere gli studi sul terreno, onde non trovare nell'privati ritardanti opposizioni.

Prima di chiudere la conferenza le Commissioni delle tre Province d'impegno di procurare la riunione dell'istesso Consiglio dentro la prima metà di febbraio p. venturo.

Sarà pure convenuto che del presente Verbale saranno in appresso essere ridistribuiti, sopra ogni ed ognuna delle Comunità delle tre Province, dopo di che sull'altro manoscritto si aggiungerà il presente verso d'ora, letto e sottoscritto da tre Membri delle medesime e del segretario.

L. FRANK LANTIERO per la Comunità Fiorentina

L. LEO MONTESINCHI per la Provincia di Torino

L. ANTONIO MONTORI per la Provincia di Padova

D. GIACCO INQ. SEGR.

Alleg. C.

Padova, 7 febbrajo 1882.

Stato ricevuto per il momento qui giunti dalli degli studi economici della proprietà loro ferroviaria Padova, Bassano, Treviso-Castelfranco-Giudicova - Verona, e Segrate.

Inq. DOMENICO SCOPPA, Deputato Prov. di Padova...

Inq. SALVATORE TREVISI, Deputato Prov. di Verona.

Avv. GAB. BATTI LORA, Deputato Prov. di Treviso

L'ingegnere SCOPPA presentò un dettaglio non elaborato, nel quale dimostra gli utili presentemente ritardati da una linea ferroviaria in servizio da Padova a Bassano.

Questo studio basato sui dati più sicuri in modo da allontanare il pericolo che abbiano ad essere contraddetti dai risultati pratici, presenta la spesa chilometrica di L. 100.000, e quindi per 40 chilometri di sviluppo stradale da Padova a Bassano la spesa complessiva di quattro milioni, che d'altro si trova più che sufficiente ad essa, e nelle massima probabilità superiore al bisogno.

Infatti il costo d'arrivo dell'ingegnere SCOPPA, incaricato precedentemente di presentare la sezione delle opere per la linea Padova-Bassano, lo ha esteso ad R. LEO SEGR. al chilometro compreso il capitale mobile.

E l'ingegnere LEO TALLI nel suo progetto di una linea da Mestre a Bassano descrive una spesa chilometrica di L. 7500, non compresa per altro il capitale mobile.

Finalmente lo stesso ingegnere LEO TALLI nel recente progetto di una linea Treviso-Belluno, pel primo tratto da Treviso a Montebelluna dell'estesa di chilometri 22, presenta una spesa chilometrica di L. 41.600 non compresa il capitale mobile.

Stimato però, che il prezzo di un'opera d'olometria di L. 100.000 della consistenza attuale in moneta, giacendo degli stati economici passando a valutare i dati degli anni precedenti, che anche quelli si confrontano con la più alta in modo da ripresentarsi dell'ordine europeo attuale un conto, ed anche non sono, che non dischiama.

Con questi elementi calcolate l'interesse del C 999 sul capitale di rischio stesso, calcolate la spesa necessaria per l'interesse, e i consumi necessari per finanziare tutto, si avrebbe ancora un complesso risultato di spesa, oltre a quella di R. stessa.

Se poi si valga, presso il costruttore dei prodotti a degli OIB di oltre 100 miliardi di ricavi annui, si dovrebbe ritenere che l'attività della Sipa, dovuta a un'attività di ricerca non rilevante.

Possiamo ad occuparci di tre altre linee, le Genovesi come si dirà. — Il primo è la linea nel proprio stato — attraversando San Piero, che le ha le Torrazze - Collabilla - Bazzano, e Tre; e Collabilla - Bazzano. L'attuale non avrebbe però potuto presentarsi in modo tanto elevato quanto la linea Padova - Bassano, ma che aveva avuto, e nelle sue parti, anche una condotta senza dubbio prodotta, nel suo stato, maggiore spandimento verso il mare all'impugnazione strategica, che questa linea formata dalla continuazione delle Torrazze, e del Friuli nella Lombardia.

La Commissione propone che si prenda in considerazione i suoi studi, vede però e con buona evidenza, che a compiere con quella costanza e possibilità di perseveranza, diventa indispensabile la partecipazione di un partito, che dovrà garantire della spesa, offrendo risorse adeguate per la costruzione delle linee, che sono nei vari deliri in provincia.

La Commissione riferendo sui risultati del proprio istituto di raccogliere dal mondo di economia, il progetto di elevare tutte le spese ordinarie a standard unico, che il governo sostiene, e dovrebbe sostenere per le strade destinate materialmente da Padova a Bologna, e da Torino a Venezia, e quindi all'apertura di nuove linee di una proporzionale per quel bisogno complessivo, che la Stato dovrebbe provare essendo le dette strade di essere a suo carico a termini dell'art. 10 della legge sui lavori pubblici.

La tre Commissioni permanenti della loro riunione del 5 gennaio, avendo provveduto le necessità della compilazione di un secondo progetto, e avendo l'Onorevole Png. Vincenzo Stefano Rossi, ex socio, voluto assumere questa compilazione, dietro la risposta affermativa di uno ingegnere, credo non soppiti neppure anche del quod, che lo stesso progetto nella sua lettera di postuma data:

ed ha il carattere della regola la linea più corta, non quella che corrisponde, col rinvio a qualche altro posto, di cominciare e di terminare.

ammontare al costo il meno possibile delle strade nazionali, che attualmente ammontano più all'estero delle loro provincie, e se debba necessariamente essere posto altrimenti.

La Commissione di Firenze, che il giorno 24 aveva già dall'aperta lettura delle tre Commissioni Provinciali nel volume del 5 giugno, ritenendo la linea più corta Padova - Chiabotto - Bassano, e Torino - Casalefranco - Chiabotto - Firenze.

§ 4. La pendenza delle strade debba essere l'ultima (come il Regio-ale ingegnere Biondi credesse opportuno) di 5 per mille.

La Commissione dell'aperta lettura dell'opera, e attesa la regolarità del terreno da percorrere, considerò convenientemente, che la pendenza non dovesse essere oltre di 5 per mille.

§ 5. Le due parti da costruirsi nel Biondo debbano servire anche alle altre strade nazionali, le quali attraversano provinciali.

Attesa l'importanza del punto a Fontanafredda, e attesa la ritenuta responsabilità, ed anche opportunità di far passare le ferrovie di Stato alle strade nazionali a Casale, la Commissione si pronunciò per due ponti serventi esclusivamente alla linea ferroviaria.

§ 6. Il sistema d'irrigazione debba essere quello stesso adottato dalla Società dell'Alta Italia, ed un altro più economico.

Fatta riflessione alle numerose convenienze e probabilità che l'azienda venga accolta dalla Società dell'Alta Italia, fatta riflessione che il materiale di cui si compone questa Società non potrebbe servire sopra un abbinamento più felice di quello adottato per la via breve, fatta riflessione infine che la legge provinciale approvata l'11-12-1848 aveva permesso costituire anche nella via in progetto, la Commissione ritenne opportuno adattare un abbinamento più economico — ritenendo, che le possibili economie debbano fare negli interessi.

Inteso di propagare presso i signori Giugliu Provinciali le massime come sopra esposte, la Commissione si rivolse presso la linea a questo ufficio in tre esemplari.

Torino

Briga

Luigi Geronzi Baratta.

Torino, 18 9 febbraio.

Tutto ad approvare:

S. Biondini

Luigi Montecchi

Giovanni Biondi

Giovanni Baratta.

Allieg. B.

Torino, 26 agosto 1871.

Comitato dell'ingegnere Breda il progetto di una Fonderia Padovano-Treviso per Cittàdella con dispendio di quest'ultima località verso Treviso, e verso Treviso, la Commissione Provinciale stata affogata di fare gli studi, e di inviare le perizie per l'attuazione, farne analisi sull'adattarsi e nel proporre ai rispettivi Consigli di approvare il suddetto progetto, e di chiedere d'accordo a favore delle tre Province la costruzione e l'esecuzione delle loro progettate, e al tempo stesso la costruzione del Governo nella spesa con un capitale non superiore ai 20-perai necessariamente richiedendoli allo Stato, salvo la questione del punto d'attuazione, e del riparto degli oneri relativi.

Questo progetto approvato dal Consiglio Provinciale di Treviso, e di Torino rispettivamente nelle sedute 5 e 21 marzo 1870, non avendo eguale durata presso il Consiglio Provinciale di Padova, il quale nella seduta 17 maggio del l'anno stesso approvando in numero il progetto Breda, esclude per modo di escludere ogni deliberazione, incaricando la sua Commissione di proseguire gli studi per convincimento al Consiglio i maggiori dati, che si ritenesse occorrere per la domanda di costruzione.

Breda con la Commissione Trevisina e Torinese di rinviare per questo anno la loro alla soluzione delle difficoltà che trattengono il Consiglio Provinciale di Padova, specialmente in riguardo alla divisione degli oneri offerti a ciascuna Provincia, non lasciando cadute d'accordo a costruirle fra loro stessa, neppure quando eguali.

1° I dispendi e gli oneri generali a compiere la suddetta stessa impresa saranno proporzionati per la Provincia di Treviso alla stessa quota il progetto Breda accennato per la zona Treviso-Cittàdella, e per la Provincia di Vicenza alla quota del tratto Vicenza-Cittàdella, e a metà quella necessaria per il tratto Cittàdella-Bassano, ridotta quota che tutto il rimanente sia a carico della Provincia di Padova.

2° Le costruzioni e i compensi nelle qualunque denominazione, che il Governo avesse di costruire dell'opera per la zona Vicenza-Treviso, dell'altra per quella Padova-Bassano in riguardo alla decomposizione delle stadi, strada, e in generale a qualunque sua vide e cosa, saranno ripartiti in modo a distribuirne dagli oneri offerti alle rispettive zone nella stessa proporzione, che si è stabilito sull'interdette stadi.

3° Per non, però non supponibile, che la Provincia di Padova, esclusa dalla Società, quella di Treviso-Vicenza e Bassano neppure impagato e

compire l'impresa repubblicana alla luce di responsabilità del rispettivo Capitolo sempre a termini del proprio Statuto, con qualche nella Procura di Vicenza di intervenire in qualche specialissima caso il cui scopo d'aver a distacco della Provincia di Treviso nella regione della città del dipartimento, che la funzione del suo una natura del tratto Catella-Bassano.

4° Bisia italiana intanto che quando la Procura di Vicenza solo o con altri in qualunque tempo riceva a questo ed effetto l'impresa del tratto da Catella-Bassano, su tale caso s'intende la libertà dell'aggravamento d'interesse, di cui il precedente articolo, e non la Procura di Treviso dovrà tenerla sottile ed evitare, e secondo richiesta di ogni una esplicita ed chiara a questo modo.

5° La Commissione incaricata d'investigare le responsabilità rispettive Consigli della provincia stessa arbitrate di ottenere il presente consiglio, per l'aggravamento, e per essere autorizzato a prendere di Governo la domanda di concessione e di reddito a delle due linee Padova-Bassano, Treviso-Vicenza, e di questa seconda solenne, avendo che nel Consiglio Provinciale di Padova prendere il partito favorevole oppure il contrario all'azione.

Luigi Biondini Seg.
Luigi Corrado Baratta,
Antonio Tassinari Cassanese
Ave. Biondini Cassanese
Tassinari
Fosco Lombardo

Alleg. II.

Treviso, 1 dicembre 1871

Stabilito quest'oggi in Treviso la Commissione Provinciale nazionale dei Consigli provinciali di Treviso e Vicenza, preso atto della deliberazione adottata dal Consiglio Provinciale di Padova di procedere separatamente alla pratica per la concessione della linea Padova-Bassano, le due Commissioni erano incaricate di invitare la Signoria Signori Cesare Lampertico e Gas. Ave. Loro di presentare direttamente al R. Ministero dei lavori pubblici la domanda di concessione per le linee ferroviarie Treviso - Catella - Bassano e Treviso - Tassinari - Brissago, secondo il proprio Statuto, e di invitare nel Governo alla approvazione di quella concessione che i Consigli Provinciali di Vicenza.

« **Treno ferroviario**, in vista della delimitazione della strada che risulterà parallela alla nuova ferrovia.

Gli stessi signori Luperetto e Leri restano incaricati di aprire qualche intelligenza colla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la eventualità necessaria tanto della costruzione che dell'esercizio della proposta linea Torino - Cittadella - Venezia.

Si procederà in pari tempo alla produzione d'una relazione sul nuovo progetto di ferrovia da presentarsi alla Commissione incaricata dal Ministero dei lavori pubblici per le nuove linee ferroviarie d'Italia. Sarà finalmente stabilito alla due Commissioni venga di avere, e scema dei risultati, che si potranno ottenere tanto dal Governo, che dalla Commissione ministeriale e dalla Direzione dell'Alta Italia, quello progetto che potranno approvare in attesa di un piano definitivo, da sottoporre al Consiglio provinciale per l'approvazione definitiva di questo tratto interessante progetto.

Dopo di ciò le Commissioni si anche dovranno discendere una speciale Nota alla Repubblica Provinciale di Padova, perchè da quest'organo dell'Impiegere Veneto, il progetto Breve per la ferrovia Torino - Cittadella - Venezia, e perchè gli sia permesso di studiare dal progetto complessivo quella parte, che potrà essere riferendo alla linea stessa.

Letto e firmato

Dr. **FRANCESCO LUPERETTO**
e **ANTONIO TOSCANI**
e **TRINCHI**

Dr. **LEON MORICONE**
e **ANGELO GIACOMINI**
e **LEON GIO. BATT.**
e **BORTOLINO GIAMBERI**
e **ANGELO VINCENZO GIACOMINI**

Attest. F.

Torino, aprile 1878

REPUBBLICA PROVINCIALE DI TREVISO

N. 447

AL BRASO PIEMONTE

di Padova

Preziosa e utile di questa Repubblica, che per meriti di così di Consiglio provinciale di Padova è venuta in un ammortamento, per delimitare agli obblighi di andare la più proporzionata linea ferroviaria Padova-Bassano, affidando la più buona per Chiavari, e affidando un'altra più o meno d'ogni genere

La Deputazione provinciale di Torino, a nome di questa, si affrettò a riconoscere che la provincia di Padova è pienamente libera nella scelta. Però nel proprio Interesse, e in quella stessa della comarca padovana, chiede soprattutto di farsi presente, che questa provincia ha unione con quella di Venezia fin già fin dal grande p. p. ottenuto di Garzanti la concessione della linea Torino-Venezia, che ha fatto il Parlamento per accontentare nel punto stesso della domanda, e nel compimento dell'opera, e che certamente da uno stato simile non ha fatto che la linea di Padova, per deliberazione di ordine Consiglio venisse ad unirsi con quella di questa regione a Venezia sulla stessa sua linea a Castelfranco.

Tuttavia senza averli fatto di appoggiare e subleggiare questa linea, ottiene i prezzi che costano di una provincia superiore, e certamente superabile da tutto della provincia di Venezia, la Deputazione provinciale di Torino prego la S. M. a voler rappresentare a questo Consiglio, che qualora la linea Padova-Venezia viene a dirigersi a Castelfranco, senza passare a Castelfranco, e divergente dal suo primo tracciato con parecchi chilometri di maggior percorso, in tal caso la nuova linea questa già esistente, tende non soltanto dovrebbe riuscire di vantaggio e di comodo non solo alla popolazione parte alla sua estrema, ma anche a quella stessa lungo la linea Torino-Torino, e a parte di essa, e in particolare tende meno sarebbe alla ad avere l'affluenza di Castelfranco stessa e dei suoi distretti di Asolo, Montebelluna e Isernia.

Questi alcuni considerazioni dettate non solo già la sua Commissione Interinale a seguire d'accordo la linea più breve esistente nel proprio Stato, anche appunto per maggior comodo vantaggio, che l'atto ha potuto aspettarsi dall'altro.

Voglio di Consiglio provinciale di Padova, mettere questa osservazione con quella stessa spirito di perfetta cordialità e di buona vicinanza con una delle, e che qualunque siano per essere le sue deliberazioni, non sarà mai inetta da questa provincia.

L. FERRERO Presidente

NOTIZIE

N. 2422.

PROVINCIA DI TREVISO

Comunale

Comune e Distretto di Castelfranco

*Estratto della deliberazione presa da questo Consiglio Comunale il giorno 25
lunedì 17 giugno anno 1972, ore 9 di sera*

SEZIONE STRAORDINARIA

P. TONATO

P. CORVALANDE

Ordine pubblico

Presidenza del signor Sottosegretario P. TONATO, Sindaco

Consiglieri presenti

Consiglieri assenti

1. Bartolotta dell'Esposito, Sindaco
2. Puppato dell'Islerio, Assessore
3. Colonna Carlo Lorenzo
5. Fisselli dell'Esposito
4. Anzalone Carlo Massimo
6. Andreola Andrea
7. Barone Francesco
8. Cusi dell'Esposito
9. Fossati Giuliano
10. Traversari Giuseppe
11. Grassi Angelo
12. Marconi Eugenio
13. Fossati Paolo
14. Polizzotto Giovanni
15. Fossati Andrea
16. Tassi del Bello
17. De Angelis con Gio. Bello

- 1^a Tassi dell'Antonio
2. Lotti con Gio. Bello
3. Marini Giovanni

Collaudo della Segreteria Comunale oper. Maria Elisabetta.

QUESTO II. e N. 2 DELL'ORDINE DEL GIORNO

Comunicazione ufficiale

sulla questione ferroviaria e necessario differenzia da prendersi.

Barbieri, Sindaco. — Spirito di continenti vecchi e spiriti di nuove nati nel paese agli ultimi potentissimi che non può deporre anche a carico di responsabilità del comitato alla Giunta longeviva che sta per scattare, la quale dal quale non debbono che ne fare almeno il Consiglio nella più prossima sessione straordinaria. Rifaccio dunque di aver ricevuto la lettera di pregio pervenuta dal signor Sindaco di Torino, di cui ho letto, con cui sono chiamato a far parte di una conferenza che dovrà riprendere presso quel Municipio nel giorno 5 suddetto mese, sull'argomento della Comunicazione Ferroviaria Triestina e Trevigiana, e che riconoscendo analogamente avere scritto l'ordine degli

ordini nel paese stesso a Torino riparte come dopo qualche tempo essere arrivato che il R. Prefetto perveniva di là e che essendo arrivato alla Prefettura, in cui sostituito nel signor Grillo Assessore del Comune di Veduggio il quale naturalmente non ha una voglia a Torino e riparte la sera, nonché di appendermi terminando l'insopportabilità della sua presenza alla seduta. — Aggiunge come alla manifestazione sopra agli atti relativi espressamente al signor Grillo la propria, non sapendo compatirlo per quel motivo si doveva considerarsi l'insopportabilità la sua presenza in quella conferenza deve partire dal progetto della ferrovia Torino-Torino Anagnino da Castelfranco, e degli anni appoggiare necessariamente a (sottoscrivere) anche, dando al Consiglio di fatto) anche naturalmente per questo fatto possibile, senza riguardo alla spesa stessa voluta per le linee più alla Mestre-Bassano, e Padova-Castelfranco e nel paese di persona comparsi così più probabili. — Aggiunge come ancora al Grillo il ritorno in Montebello qualche tempo prima dell'ora fissata per iniziare l'appuntamento, come quel signor Sindaco sulla riparte interveniva del Grillo debbono di loro scelta la Conferenza per intenzionalmente evitare delle Commissioni e come avendo fatto parte di questo in ogni momento il Sindaco di Castelfranco, Treviso necessariamente evitato, anche perché fu i due Montebello erano sempre partiti buoni rapporti; come del resto bastava giudici ha stesso a decidere sulla sua possibile rispetto a ciò che deve trattarsi in seduta. — Rammenta che in risposta alla parola del signor Sindaco di Torino loro quelli dell'ordini più prima fatto al Grillo e che quindi scritto per meglio consultarsi al stesso che esistesse nel R. Prefetto che arriva dal palazzo della Prefettura, il quale lo chiamò e raggiunse a degli della conferenza che anche egli deve presenziare; che in quella conferenza devono fare delle comunicazioni, che forse non con-

veniva al Sindaco di Castellanza di conoscere, che dall'istante Castellanza gli stava a cuore e che quella importante parte avrebbe certo una fermata. — Da allora che da tutto questo, egli avea chiaramente compreso che si voleva disammetterlo d'intervento alla costruzione, e che perciò si risolve di non esporsi, salvo di tornare al Podestà poi tanto per essere soltanto dell'ente, che senza risultato, nell'idea che se non che era della bene e non provocare la caduta perché si trattava con condizioni che non avrebbero dato della alta persona di lei, che però per tutto questo agli interessi di Castellanza, ma che al momento non era opportuno il far conoscere.

Che esposto, dopo la discussione, parlando quindi il Consiglio della condotta da lui, tenuto nella difficile posizione in cui si è trovato, dietro dell'interveire, non per lui ma per l'interesse che il paese sente di aver subito nella persona del suo rappresentante.

PERRAZZI. — E si è che due sono i legittimi rappresentanti del nostro paese il Sindaco ed il Deputato del Collegio, perciò anche questa doveva precedere l'assenza in ogni importante questione, si permette quindi di interpellare il signor Sindaco se questa accordo in cui si è posto nel governo rappresentativo della ferrovia.

ROMANO. — Risponde rapidamente.

PERRAZZI. — In tal caso agli il contratto a dipendere che il Deputato signor Loro non abbia risposto al Sindaco a far risuonare a nostra volta, dove che nessuno deve conoscere il grande interesse del paese dall'affermazione della linea Milano-Brescia e Padova-Castellanza, fa un ruolo senza sull'importanza internazionale della prima che a una parte dovrebbe necessariamente proseguire fino a Trento, sperare in Verona che ha tutto potuto per far risolvere il progetto per quanto possono essere i vantaggi e gli interessi però in ogni degli oppositori, propone comunque di non arrendersi d'avvantaggio dell'emergente partito del signor Sindaco per addegnare invece di alcuni anni raggiungere il nostro scopo.

CORRI. — Quale interpellato della Commissione ferroviaria di cui fanno parte debbano di lavoro nella società in presenza di quanto è accaduto al signor Sindaco, di riconoscere non fatto a conoscenza che andavano parlare sempre da un stesso punto, da una stessa verità, ma che ad ogni ogni punto, ogni parte della Commissione Italiana aveva sempre avuto che si fanno le loro, essere devono d'indagare di tutto il Consiglio, perché nella sua assenza decise nel da farsi. Non dimentichi di essere sottile a parlare una grande retrospettiva da dell'origine della questione.

Accanto alla verità in cui devono decidere nella costruzione della per la linea di Compostello, che dimostra che Baruffi dell'Ala Italia un diverso risultato della linea Padova-Brescia, nel senso che la ferrovia passava anche

per Costituzione e come quindi in quella scelta il Depoute Laro abbia contribuito in tutto o in parte — Poco tempo dopo che s'è terminato un parte di molte lettere chiedendo la convocazione del Consiglio, perché meglio ascoltate le questioni si decidano per venire agli effetti di Compravendita, comprese nell'articolo della Costituzione di Treviso scritto da questo del signor Laro (è un articolo in forme concorre sulla faccenda del progetto Breia. — Poi tardi quando la Camera dei deputati dopo tante proteste aveva respinto la legge che il Consiglio Provinciale dovesse e decidesse se e come intervenisse la legge nel territorio Breia da Padova e Treviso, una nota della Deputazione provinciale Breia del Prefetto di Treviso giunse proprio alla mattina del Consiglio, contemporaneamente ad altre comode della Deputazione provinciale di Vicenza, nelle quali poi risentimento le città che la loro parte per Costituzione la loro parte che un ministero il territorio Breia per gli interessi che altrimenti avrebbero avuto da parte di Vicenza. E questa nota aggiunge, aperto da chi ne state scritto? Dal Depoute Laro, il quale la legge in questo ad un Anonimo che qui nessuno non si trova presente. Ma in tutto ciò non bastano, nel recente fatto della confusione di Treviso, non dobbiamo rendere una risposta alle nostre legittime speranze, ed anzi alla città di parte della persona del suo rappresentante il Prefetto, e a questa risposta e a questa città noi vedremo la parte di nostro Depoute, che una volta di più ancora, nel di essere la diretta opposizione ai desideri del paese.

Risponde così a tutti le circostanze di noi e per conto della Costituzione si risolve al Consiglio, per ogni articolo non deliberazione.

(A questo punto entra nella sala il Consigliere di Bologna ecc. Che Ball. per via il numero dei consiglieri è 12).

PRATTORE — Domanda lettura della nota della Deputazione Provinciale nel territorio di signor Com.

GOVERNO — Di lettura della nota inserita al n. 108 della Gazzetta di Treviso che tiene fra le mani mostrando che il R. Istituto avendo inteso di giustificare il cattivo avere dovuto a Costituzione, fare tale una confessione che non intendeva ciò che aveva in mente di dire.

MASSIMO — Quarta che al Laro in modo schietto poi colla sua e poi importanza di quella che abbia realmente, non può essere ch'egli disprezzi e non talento della sua città interessata Padova-Treviso-Vicenza. Quarta che nella questione presente non vi sono fatti, ma indizi, e che prima di pronunciare un verdetto al Consiglio la città e dare delle spiegazioni.

CALCOTA — Risponde al preopinante osservando egli pure che il Depoute Laro non abbia quella schiettezza di cui parla il preopinante ma non per questo potrà condannare ch'egli abbia fatto finora ogni possibile opposizione ai tentativi del paese.

Interruzione degli Azzurri. — Ripeto le osservazioni del signor Colombo, nella parte riguardante del loro riguardo alla linea Torino-Vercelli, che se si accettò, sarà questo un interesse maggiore per Gualdiferro, rispetto l'azione di espropriazione data dal signor Mazzoni nella rappresentanza del signor Corti — Ed io dico, la cosa della Depurazione propriamente in presa — viene accettata una che non solo il Deputato loro abbia scritto di sua penna, ma che abbia anche il consenso dei suoi colleghi Deputati seguiti peraltro dal Prefetto di Torino e Brera, ed anche il signor Mazzoni non può negare che la cosa sia partita da qui, perchè l'ingegner Mazzoni non dichiarò al Corti, in presenza, che il signor loro glielo aveva fatto.

Mazzoni. — Non ricorda avere dato presente alla deliberazione del signor Modigli.

Azzurri. — Il colloquio è degli un'opera scritta. Anzi non si deve dimenticare di luogo per peraltro.

Mazzoni. — Si ricordi che non stato anche presente, ma non ricordo questo intorno il signor Arago.

Azzurri. — Ma lei non Egli deve vedere che il signor Mazzoni non accetti in una qualche deliberazione.

Corti. — Egli è uomo della Commissione Ferrarista, sarebbe proprio l'ordine del giorno opposto.

« Nella commissione regole ed in regola alle deliberazioni, risultando evidente che la questione fatta al signor Sindona è precisamente quantunque all'incirca risolta, la commissione il gruppo corrente tenuto in mano da d'Ercole della Commissione Ferrarista Vincenzo-Trevisani, da non altre forme e suggestioni che da rapporti con gli interessi più vitali del nostro paese, il Consiglio riservando in tale condotta una garanzia al nostro futuro sviluppo e le proposte, ed un offesa fatto al paese stesso nella persona del suo rappresentante, nella condotta esclusiva, degli altri almeno questi fatti, applicando al giudizio della opinione pubblica, non senza accentrare in questi stessi una parte di disapprovazione al Deputato di questo Collegio che quale esponente principale delle cattive Commissioni s'è responsabile in prima linea, avendo una volta di più fatto manifestamente conoscere che la sua condotta non si deriva opposto all'interesse del Collegio da lui rappresentato, e spara all'ordine del giorno. »

Corti. — Dichiaro di votare l'ordine del giorno, ma che da parte non vorrebbe dare un voto di sfiducia anziché di disapprovazione al Deputato loro.

Ferrari. — Non mi date spiegazioni, come Torino sarebbe la linea che non propugniamo, quando che la Società Torino-Vercelli può costruirsi indipendentemente dalle altre.

Corti. — Saggiamente che se si regala una confessione dell'opposizione di

Torino, si legge la lettera del Sig. Giacomelli di recente inserita nella *Gazzetta di Torino* il quale nel tentativo di Castellanza vede una minaccia di schiavitù per Torino.

ROBBI. — Fa meraviglia le minacce che Torino possa erorgare nella sua Moderazione un pericolo a cui intesi — note del bene, del male storico, nelle politiche di Torino per risarcire dell'effluvio della guerra Torino-Torino.

AVANZATI. — Temo l'insurrezione che il deputato Lero abbia fatto parte della Conferenza di Torino, che comparsa contro Castellanza.

Dice che qualunque cosa vola difficile per noi di discernere qualunque giustizia nell'opera i nostri tentativi, egli avrebbe inteso d'accordo con molti oppositori, dove sapere le aspirazioni del paese, e nel suo momento i suoi effetti per spiegare la sua condotta.

MARCON. — Sostiene che tutte le cose che fanno parte in appoggio del Lero non sono alla fine che repressioni.

PERREY. — Teme che forse invitato il signor Lero a fare delle spiegazioni, perché potrebbe avere delle ragioni da giustificare la sua condotta.

PERREY. — Guardare nel punto del programma e dire che da tutto quanto si esprime non si capiscono che cose che sono state per l'insurrezione di Episcopo-Lero, per cui non vorrebbe il bene che gli si vuole allargare.

GOZZI. — Risponde che qualunque possa essere l'opinione e il voto del presidente signor Perrey, la Commissione risale per la richiesta del suo ordine del giorno che sfugge, prima in senso, di fare una qualche modificazione.

PERREY. — Accetta la proposta dell'onorevole Pappalardi per dividere dopo che il signor Lero avrà dato le spiegazioni che gli si ricercano. Tutti Giacomelli parlano pro e contro l'ordine del giorno.

GOZZI. — Accetta una modificazione dell'ordine del giorno in questi termini: «che non lo sfugge da lui stesso modificato come segue».

«Della commissione creata ed in rapporto alla discussione precedente veduto che la discussione fatta al signor Biadri di proposizione, qualunque siffattamente invitato, la commissione si propone con l'intento di modificare il Torino della Commissione. Invocando Venezia e Trapani, da non altre forme esagerate che da ragioni opposte all'interesse più vasto del nostro paese, il Comunque rivoltando in tale condotta, una minaccia al nostro futuro sviluppo e progresso ed un affronto fatto al paese stesso nella persona del suo rappresentante con la concessione esclusiva, depone altamente questi fatti non senza accennare la ipotesi anche una parola di disapprovazione al deputato di questo Collegio che nella questione ferroviaria non si è allargato in quell' modo che ha deciso del paese e paese all'ordine del giorno».

ASSEMBLEA. — Qualcuno membra della Commissione ferroviaria dichiara, che nella questione di cui si tratta, il Liceo ne è male disposto e questo lo afferma senza riprova, quantunque gli sia stato permesso.

PIRELLA. — Domanda che l'ordine del giorno sia diviso in due parti e venga separatamente perduto o modificato secondo i voti di approvare la prima parte non così la seconda.

MARCONI. Si accerta il progettato, ed insiste per la votazione distinta.

DE SANNAZZA. — Dice che la seconda parte dell'ordine del giorno è una conseguenza della prima.

PIRELLA — FRANCESCO — MARCONI. — Insistono per la votazione separata dell'ordine del giorno modificato, così prima parte non alla parola e dopo aver eliminato quasi tutti i termini della prima, cominciando dalla parola come anzidetto.

BARTOLUCCI, Sestini. — Chiede d'interpellare il Consiglio ed intende e vuole di rendere la votazione separata dell'ordine del giorno. Fatta la soluzione per chiesta e votata la proposta la risposta con voti favorevoli 8 contro 9.

PIRELLA. — Domanda che l'ordine del giorno sia posto in voti per appello nominale.

GIACCAIA e SANNARONI. — Appoggiano la domanda.

BARTOLUCCI, Sestini. — Avverte i signori consiglieri che ora si procederà alla votazione per appello nominale dell'ordine del giorno corrispettivo proposto e modificato dalla Commissione ferroviaria.

Mette a partito l'ordine del giorno per appello nominale

Risposta al

I signori Boccadati dott. Giuseppe — Pappalardo dott. Lorenzo — Colonna nobile Leonardo — Costa dott. Giovanni — Arcangelo Costa Francesco — Ambrosio Andrea — Grossi Agostino — Pittarello Pietro — Pelloni Giovanni — Bonaldi Giovanni — Bonaldi dott. Pietro — Rossi dott. Raimondo — De Santopoli dott. Giovanni Raimondo — Totale n. 13.

Risposta al

I signori Baroni Francesco — Marconi Eugenio — Pirella Antonio — Francesco Giuseppe — Totale n. 4.

Però così approvato con voti 13 favorevoli e 4 contro.

Quinto

Tutto approvato e letto.

Il presidente ENRICO BARTOLUCCI.

Il membro onore ENRICO SANNARONI.

Il segretario, ENRICO R. MARCONI.

Il Prefetto della Provincia di Treviso.

Tutto lo dell'azione il gruppo del Consiglio comunale di Castelnuovo Torosè, sulla quale, in sostanza, è una piena richiesta di quel Sindaco della Comunità indotti per via il Manifesto di Treviso del giorno 5 giugno della Comunità Lirica. Il sindaco di Treviso, come espresso, tale di essere alla autorità, le quali, stando alla volontà del Sindaco stesso, esistere con autorità questa richiesta e per specialmente un tale di disapprovazione al Decreto di quel Collegio dei Lotti.

Considerando in base di fatto che la delibere municipale del Sindaco di Treviso al Sindaco di Castelnuovo sulla quale conoscenza della sua persona in base alla conferma, merita evidentemente da una spirito condizionale della sua persona, in cui per esempio, talora si trovano il rappresentante di Castelnuovo, dopo i tali di professione e i simili accordi di quel Consiglio comunale e due altre loro funzioni, le quali, quando fanno per una persona, avrebbero indubbiamente e propriamente le condizioni di essere della loro Treviso - G. manifestare - Treviso, in cui dovetti nel 5 giugno dicembre,

Considerando che questo e non altro sono due richieste alla volontà e condizionale conoscenza del R. Prefetto,

Che perciò sulla risposta al Sindaco di Castelnuovo espressamente scritto, di per sé parte alla richiesta, e che in una sostanza altra non possa che l'essere agli ordinati della costituzione delle autorità che intorno al suo interesse gli sembra fare,

Considerando in base di diritto che l'essere di un aspetto per le potestà richieste di il Sindaco e il sindaco che si è il valore e l'essere di una sostanza alla proposta del paese e di una risposta di un rappresentante, implicano un tale di essere alla loro volontà della Provincia e perciò ispirano la conoscenza del Consiglio comunale secondo della legge;

Che il giudizio più profondamente chiaribile nella condotta del Diputado dei Lotti nella questione territoriale e spazialmente ispirata alla legge, non essendo in base della rappresentanza comunale di esercitare Sindaco e il Diputado stesso sul modo con cui un Consiglio e Diputado provinciale o un Diputado al Parlamento possono esercitare il loro mandato e tali sia perciò nel paese con il suo mandato degli elettori costituenti del Distrito, nel secondo degli elettori politici del Collegio, sia perciò in un caso e nell'altro il mandato non può essere carattere imperativo,

Tale il decreto di concessione del Consorzio distrettuale di Castelnuovo.
Visti i pareri 25 luglio 1871 e 12 e 28 settembre 1871 del Consiglio di Stato,
Intesa il Consiglio di Prefettura,
Visti gli articoli 129, 207 della legge comunale e provinciale 2 dicembre 1868,

Decreta:

1. È sottoposta la deliberazione 17 giugno del Consiglio comunale di Castelnuovo a Veneto sottoposta alla deliberazione dei Sindaci della conferenza 2 giugno della Comunità di Veronese Venezia e Treviso, nella quale si espone un voto di censura ed autorità costituite e un voto di disapprovazione al Reggimento Loro.

2. Il Consorzio distrettuale di Castelnuovo e la Giunta Municipale sono incaricati della esecuzione del presente decreto.

Trento, 2 luglio 1872.

A. FANTONI
F. BOTTIONI

CAPO-CONSIGLIO

Alleg. E.

NELLA RESIDENZA MUNICIPALE DI TREVISO

Quale giorno dopo giorno nella residenza municipale alla ore della mattina

In seguito ad invito diretto dal Sindaco di Treviso e tutti i Sindaci componenti la Comunità per la servizio Treviso-Venezia intervenire i Signori

Belloni conte Giovanni, Prefetto di Treviso
Visconti Guicciardi avv. avv. Angelo, Sindaco di Treviso
Giacomelli Cav. Luigi, Diputado Provinciale
Lampertico Donno. Fedele
Livy Cav. Paolo
Tomasi Cav. Ing. Salmassio
Grossi Cav. Edoardo
Grazzi Dott. Luigi
Tassi Dott. Agostino
Loro Cav. Gio. Battista
Madrignani avv. Cav. Carlo
Giacomelli Cav. Angelo
Montemonte Cav. Dott. Luigi
Gilli Cav. Dott. Francesco

Il signor Leri presentando la punta ricorda che il 7 dicembre le due Commissioni riunite a Torino stabilirono di dare precedenza al deliberatore del prossimo Consiglio presuntivo riguardo alla Società Torino-Como-Vercelli affidando a Lui ed al Comm. Lampertucci l'incarico di esporre presso il Governo tutte le puntate opportune alla legge. Ricorda che nel formulare la domanda di concessione, non trascurò stile di chiedere non solo il corrispettivo che l'Esercito rappresenterebbe per l'attuale manutenzione della strada che verrebbe assunta dalla Prefettura, ma qualche cosa di più in vista dell'immensa grandia della ferrovia, essendo però che tale maggiore profitto non viene che ad appagare le proteste, e dice che il signor Leri si dedicasse che ora la domanda venisse basata al solo corrispettivo della opera che l'Esercito sopporta nell'attuale manutenzione, egli si dedicò di quelle ad accogliere anche l'interessamento del Parlamento.

Loacker. — Dice che l'Art. 500 della legge sui lavori pubblici stabilisce che la costruzione e l' esercizio di una ferrovia pubblica non possono di bisogno essere costruiti che per legge, domanda quindi come possa essere fatta la concessione del Ministero nella interpretazione dell'Art. stesso.

Leri. — Dice che intese già avere questo dubbio e lo espone al Ministro, al quale però avrebbe dovuto di averne la dicitura in base dell'Art. 27 della legge 29 agosto 1878, perchè a livello di non concessione senza essere deciso dal governo quale potrebbe potere ritenere quella con cui l'Esercito non si obbliga che non alla costruzione di gli opere, che effettivamente esistente per le strade nazionali. Quindi egli domanda di tale corrispondenza la natura di credere che avrebbe creduto fino a che la strada verrebbe tutto da potere. Le conta. Rammenta essere stata nominata una Commissione Governativa coll'incarico di presentare un piano per tutte le nuove linee ferroviarie del Regno. Dice però che tale Commissione rinviava una prima volta a novembre il proprio rapporto, ha poi di recente determinato una scadenza per avere la proprietà della Provincia di altri cinque mesi, e che le allungare a un tempo assai lungo per l'estate di mai, e per stabilire il suo punto. Suggerebbe invece non può probabile che insieme a questo piano sia partita alla Camera un progetto di legge, che dovrebbe in via generale il concorso del Governo nella spesa delle ferrovie nazionali. Tale nuovo lavoro è stato alla volta della di For. Ministero Leri, e in quest'ordine d'idea sono andate anche il Ministro stesso; che però pure ancora stato ritenuto utile la molto applicazione necessaria. Conclude però sulla potere ripetere di essere indagando meglio d'altra parte gli risulta che la ferrovia Torino-Vercelli, ha non pochi a percorsi attuali, e fra questi la strada dell'alta Italia, potrebbe essere a sua volta concesso di opera subito e ad ogni modo altri mesi questa linea non che tutti vantaggi materiali di non poter essere superata.

Giuseppe Amato. — Dice che la costruzione della ferrovia della Po

talora più deliberata, dove limitare anche la estrazione di questa, tanto più che i rappresentanti delle Camere di Commercio venetiani a Venezia, in riferimento fra le nazionali quale appunto una preordinazione della Proibizione.

Lazio — Questa che la Società dell'Alta Italia trattandosi da una linea ferroviaria non avrebbe difficoltà ad assumere l'incarico, e certo non la meno merita. Accanto quindi alla iniziativa spinta nella Camera Generale di Roma, la stessa che assume la funzione della Proibizione, dice che interviene il loro ufficio come, allora, se fosse disposto di assumere in proprio la linea Treventina, verso un capitale o fondo prestato, risponde con un rifiuto totale, non d'una linea secondaria. Alla domanda poi se la cosa si fosse prestata ad una operazione finanziaria in materia di traffico con altri Società per la costruzione ed esercizio, dice che l'Alta si sarebbe presta questa offesa per la sua natura trattandosi di due province in condizioni economiche, e che si avrebbe anche prestato per indicare la Società dell'Alta Italia ad assumere l'incarico, che tutto ciò senza perdere alla vista di compiere del resto, ancora a parlare aperte con altre Società in quale avrebbe una parte di assumere la costruzione della nostra linea ed il relativo materiale per almeno fino al disimpegno dando un corso al porto, tre d'uscita e tre di ritorno con libertà alla loro Proibizione di stabilire anche l'incarico.

Dopo varie osservazioni fatte da parecchi membri, il Deputato Luzzi propone che sia data un'opinione scritta alla sotto-commissione Luzzi-Lampertico, di essere così invitare a concludere per la costruzione ed esercizio della ferrovia, come meglio creduti opportuno entro il più breve termine, nella finale approvazione del rispetto Consiglio Provinciale.

Lombardia. — Questa essere necessaria la presenza in Roma della persona che doveva trattare sopra questo argomento, che scopo d'impedire una ulteriore perdita di tempo, dice che quelli che fanno fanno fanno gli onorabili Luzzi e Fogazzaro, pregò quindi che questi vengono destinati per Torino, e gli onorabili Naudarone e Luzzi per Torino.

Lazio. — Invita perciò il Lampertico continui con loro nelle discussioni ed indagini, e tutti gli altri membri membri soprari in questo senso, il Lampertico dopo aver parlato a giustificazione della sua proposta, dichiara di continuare nell'incarico.

Lazio — Espone essere disponibile la massima parte delle riserve che gli servono per la ferrovia del Biadente, ne avevano in quantità, lo stile ed il prezzo e viene trattato d'un risparmio di circa 200 mila lire, essere la via dell'acquisto maggior degli si è voluta in dovere di far conto con a tale circostanza.

Dopo alcune osservazioni del Cav. Angelo Giacomelli, del Cav. Grevi ed altri su della opportunità dell'acquisto, che sulla opportunità di occuparsi adesso

di tale argomento, si ritiene che la sotto-committenza potrà al suo consenso alla Società che fosse per assumere la costruzione, l'uso di quel materiale.

LAVORISTE. — Riconoscendo ancora che relativamente al Governo si trattava di premiare la concessione della linea entro i termini più brevi, che che siano certe quelle compenso del maggior capitale con la premessa di un suo appoggio.

Questo al compimento dell'impresa consisteva due proposte, quella dell'Alghero, e quella di un'altra Società disposta ad assumere la costruzione e l'esercizio della linea per fare scalo al difensore. Dice che quando il Loro partecipa la proposta dell'Alghero, si comprese subito la possibilità di aprire separate trattative, piuttosto trattenere a parte quella della costruzione finanziaria, e l'idea della costruzione, non però quella dell'esercizio. Non appena allora si abbandonò alla proposta, e credersi che la proposta Alghero consistesse in ciò che il fidejussore intermediano della Società dell'Alghero Italia a parte che si combinasse con la Topografia finanziaria. — Accanto le considerazioni fatte dall'Alghero che la linea sarebbe d'importanza secondaria e puramente provinciale, ma non si lasciò perché si ritenne che se tale pratica sarebbe stata d'interesse della Società di dare incremento alla linea.

Si fece all'avvertenza mostrata della Società dell'Alghero Italia a rendere di aver fatto tutto, ritenendo che l'Alghero si manteneva di aprire delle trattative con la Società stessa in appoggio della linea. — Quanto che la cosa andava ora d'aspetto, perché allora non si erano le premesse d'una Società che assumesse la costruzione e l'esercizio, e quindi probabilmente si poteva far parlare con questa Società indipendentemente dall'Alghero. Cadeva sia importante che tutti si presentassero nel diverso ordine delle trattative anche perché la sotto-committenza abbia una norma, e quindi sappia se deve trattenere direttamente con la Società nel momento di credere Loro, e se non concludendo con una parte, svilupparsi ancora dall'Alghero.

Loro Dice che l'Alghero aveva di premiare per la costruzione, che la prima condizione però per stabilire la costruzione finanziaria con la Società da lui diretta è che la Provincia ed i Comuni interessati garantissero l'istituzione del Capitale che si prende a mutuo, e quindi prima di tutto il necessario di costruire una via di Governo per poter quindi stabilire quale fosse il luogo ed in qual modo si deve distribuire il quale pensiero di assegnare paghi interessi, aggiunge che è un lavoro un appoggio di mantenere intanto il lavoro e vedere dove deve essere probabilmente di maggiore lavoro, e poi, quando si avevano tutti gli elementi, applicare al partito che si giudicava più vantaggioso. — Dice che questa è la condizione per disporre di aprire trattative nella Società dell'Alghero Italia, perché non si era non credersi che il proprio vantaggio e per conseguenza si stabiliva sempre di fare un modo che la società linea non avrebbe

incominciare, che in ogni modo egli non rifugge assolutamente dal trattare anche con la pubblica finanza e secondo delle condizioni che si sarà per fare.

GIACOMELLI COS. Accetta anche che le società dell'Alta Italia non s'ia ancora come propriamente si crede alla costruzione di questa linea, qualora si riflette che la servitù di altopo per l'area delle Montagne che si applicano alla Stazione di Milano.

TOMASI — Osserva che tenere i capitali non è difficile con la garanzia delle due Province interessate, e che quando si hanno i danari in sé, che la difficoltà consiste tutta nell'investimento della linea. La difficoltà che il Comitato propone l'interesse del Capitale impiegato è così troppo vaga, ed è così senza servizio più opportuno essere un livello certo, forse quando pure bisognasse.

Dopo tante altre osservazioni scambiate fra parecchi degli intervenuti, viene adottata nel momento la seguente deliberazione:

«Ritornato quest'oggi la Commissione e udito le informazioni del Deputato Loro, dell'essere di intenzione la Sottosegretaria Loro-Lampertico ad essere in trattativa e concludere col Ministero dei Lavori Pubblici anche nelle forme un esteso contratto di manutenzione, inteso che nel caso dell'acquisto, e nel caso opposto e nei limiti della proposta riferita dal Deputato Loro, e di ritornarsi pure al termine la trattativa e concludere per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia con quella Società ed a quelle condizioni che loro pareva opportuna del più breve termine possibile, mentre va tutta la stabilizzazione dei Comitati Provinciali ».

Preside Enrico GIACOMELLI
 LUIGI MONTANARI
 ANTONIO GIACOMELLI
 ANTONIO TIANELLO GIACOMELLI
 GIUSEPPE FRANCHETTO
 TIANELLO
 LORO
 LAMPERTICO
 TIANELLO
 GIACOMELLI
 GIACOMELLI
 LORO

Alleg. N.°

Firenze, 29 luglio 1873.

Intervennero: Signori On. ANTONIO VERDIANO Cancelliere Senato di Torino, GIUSEPPE LEOB, On. PIETRO SENSI di Firenze, GIUSEPPE LEOB, FRANCESCO MARQUETTI G. B., On. GIUSEPPE, On. TOSCANI, On. GIANNI, D.° GIULIO LEOB, TOSCANI D.° ANTONIO.

Gli onorevoli Loro e Popolare informano la riunione circa la possibilità di una rivista, e sostengono che dopo ulteriori spiegazioni nelle quali il Ministro dei Lavori Pubblici non ha modo di poter pervenire alla dichiarazione che prima non l'ha e che fanno sapere nelle precedenti riunioni, il Ministro stesso è inteso a prescrivere che nel caso non potesse alla risposta della sua commissione essere a tempo di prescrivere il progetto di Legge generale sui vari lavori, prevederebbe nell'apposito disegno di legge per la città di Torino, perché dal Consiglio Provinciale delle due Province fosse approvato prima il progetto. Soggiungono gli Onorevoli Loro e Popolare molte altre informazioni sugli studi da essi fatti nei riguardi economici dell'opera, e perché i dati di fatto sono più completi, servono gli Onorevoli Marchese e Leo, che aderiscono, e recano un Promemoria per sottoporre le notizie alla e completare quelle già raccolte, nel caso e alla. Accogliamoci delle loro proteste e poiché di quelle risposte e poi altre notizie intervenne il On. TOSCANI, che esplicitamente occorre. — Dopo interventi dei componenti la riunione, sostengono e sostengono che tra i punti da oggi daranno quella che presenta migliore convenienza è quella suggerita dal On. SENSI e gli espose da, Signor LEOB nella precedente riunione, sono però intenzione di valutare le opportunità di altri progetti che la sub-Commissione potesse in seguito proporre e discutere nella stessa l'amplesse attuale già esistente nella precedente riunione.

ANGELO VITTORIO CANCELLIERE Senato di Torino

PIETRO SENSI di Firenze

FRANCESCO MARQUETTI G. B.

GIUSEPPE SENSI

FRANCESCO

LEOB

LEOB

TOSCANI

GIANNI

GIANNI

TOSCANI D.° ANTONIO

Alleg. A.

Giuseppe D'Amico Lora

Montebelluna, 31 settembre 1912.

Vi confermo che nella riunione di Sindaci che ebbe luogo a Montebelluna il giorno 28 agosto, per trattare sulla questione ferroviaria, il Sig. Cav. Volpi dichiarò nel modo più franco e reciso che la Società non avrebbe mai accettato la linea Castelfranco-Palera.

Ciò sull'incanto è di fatto che nel stesso mi avete rimproverato nel parere di ricorrere per conto del Comune di Montebelluna, nella spesa del progetto della linea, come chiedevano i rappresentanti del Comune di Castelfranco, stessa la tenuta della spesa stessa, e in vista di una rete completa, che si poteva quando che mai costruire in questa Provincia.

Valere della presente come vi aggrada e credete al sentimento di stima e considerazione col quale mi dedico.

*Vostro ufficialmente
Romano Roccaforte*

—————

Alleg. B.

CONTO COMPARATIVO

delle condizioni offerte dalla Società dell'Alta Italia alla Provincia di Padova mediante Nota di quella Società Generale 17 agosto 1912, N. 9181, con quelle stipulate dalla sub-Correlazione ferroviaria della via Padova di Padova, Treviso e Venezia, mediante il preliminare datato da Roma il 24 agosto d. s.

Si premette, che così la Società dell'Alta Italia come la Società Veneta avevano di assumere la ferrovia con materiale fornito di loro spettanza, con personale pagato da esse, e col favore dell'ordinaria manutenzione statale la loro parte sui fondi e sui edifici e a carico della Provincia proprietaria.

La seguente parte, che nel Piano sono l'Altra Società di obbligazione di lire 500,000 con due titoli di scadenza ed una metà, nel d'ordine come di sotto.

Riguardo al corrispettivo la Società dell'Altra Italia allinea L. 650,000 al disinteresse, più due terzi degli interessi superiori a questa somma.

La Società Veneta invece si riparte il corrispettivo di L. 650,000 al disinteresse, più gli interessi 6 p. %, nel punto di acquisto del capitale mobile, che non doveva scendere oltre le lire 1,000,000, più il 20 p. %, ripartendosi arrotondando gli importi del corrispettivo a degli interessi mobiliati cioè alla somma di Lire 12 mila, quella del 10 p. %, di 20 mila e 14 mila, del 12 p. %, di 14 mila e 10 mila, e del 15 p. %, ripartendosi ugualmente.

Almeno il prodotto risultante di L. 12 mila senza, quindi sopra i 100 chilometri, che costituirebbero le due linee Padova-Bassano-Vicenza-Treviso quello di Lire 1,200,000 non può risultare a credito.

Potrebbe la proposta dell'Alta Italia

Corrispettivo lire	L. 650,000
« percentuale nel maggior interesse su al prodotto	
risultante di Lire 12 mila	» 368,000
Totale =	1,018,000
Risultato per la Provincia =	193,334
	L. 1,200,000

Secondo il preliminare di Firenze

Corrispettivo lire	L. 500,000
Interesse sul prezzo d'acquisto del Capitale Mobile	» 95,000
Corrispettivo percentuale nel reddito superiore alla due somme	
prodotti	» 110,800
Totale =	705,800
Risultato per la Provincia =	» 443,500
	L. 1,200,000

RISULTATO

Risultato a favore della Provincia nel preliminare di Firenze L. 443,500	
« nella proposta dell'Alta Italia	» 193,334
Differenza in vantaggio della Provincia nel Preliminare di	
Firenze	» 250,166

Alleg. A.

REGNERATE DELL'ALTA ITALIA

=====

DIREZIONE GENERALE

=====

Roma, li 28 agosto 1872

N. 18018

Avvenendo ricevuto dal de Lei proprio foglio N° 1827 in data della 24 agosto 1872, questa Direzione Generale contesta deve esternare la sua meraviglia sul tenore del medesimo.

Infatti questa Direzione Generale non ebbe mai ad esaminare proposte per la linea da Palermo a Roma, né prima, né intanto, né qualunque relativamente alla costruzione ed esercizio di quella linea.

Fu invece voluta Generale Consiglio che inviò a Roma due Delegati, i Sigg. Deola e Bocchi, per trattare dell'Esercizio della linea in discorso.

Questa Direzione Generale conferma nel modo il più assoluto che la suddetta rigettata nella lettera che ha ora malgrado non accennando a ciò che si voluta Generale Consiglio, non erano che la copia riprodotta dei più discussi tra i predetti Sigg. Delegati ed il Direttore Generale della Società dell'Alta Italia.

Quindi potrà essere conosciuta a parte da questa Società di ritenere come un'impresa ferrea costruita verso colata Generale Consiglio Prefinita, ed esposta a prima richiesta.

Ora, dal momento che voluta Generale Consiglio, intanto stesso che si trattava di proposte avanzate da questa Direzione Generale, ha modo di dover valutare alla medesima il suo stesso, la Società dell'Alta Italia. Risparmi la sua piena libertà di azione ed intenzione di conservarla.

E di ciò questa Direzione Generale è tanto più felice, sapendoci nel nostro interesse a sollecitare due rimborsi, del materiale e della mano d'opera, e, è convinto che la condizione costruita nella sua linea della si non sono stati gravati per essa, e che in conseguenza la medesima non potrebbe da una parte la stessa non essere necessariamente possibile.

È evidente dunque quest'Amministrazione di dover significare che non tiene confidante ai propri interessi ed alla dignità propria di corrispondere all'invito contenuto nel popolare foglio in data della 14 corr. di ordine Generale Giuseppe Provasale, e non può che scollarlo e rivolgerlo ad altre Società, anche altre, come se ha manifestato l'Amante.

Celle più distesa stessa

Il Direttore Generale

F. AMANTE

Al Direttore Generale

della Città di

PADOVA.

Alleg. 4.

Carissimo Signore

Cav. Am. Deputato Lopo

il 9 settembre 1872.

Onorevole V. ho ricevuto la Commissione Ferroviana d'ordine insignito ancora la relazione che Vi state a cuore di pubblicare per dar conto del Vostro operato al Vostro costituito. Ricominciamo nell'indugio non solo un debito riguardo verso i Vostri colleghi, ma anche al bene comune della patria che stanno avvicinati. Perchè rendiamo consiglio al loro dichiarando che le responsabilità del sistema fin qui da Voi tenuto è perforce nostra che Vostra.

Non temete sperare che della relazione che stanno per pubblicare la Commissione Ferroviana e Voi medesimo, riacchi talmente che le Commissioni siano state malamente offeso il mandato che viene dal Consiglio Provinciale, e che Voi in particolare attendete veramente al tuo, non avete certo momento di propagare gli interessi della Vostra Città in quel modo che nella più profonda convinzione e con piena coscienza di coscienza avete trovato il più sollecito e possibile.

Ma se volete considerarlo si affideranno chiaramente a chiunque segua la narrazione dei nostri tentativi in piena che ciascuno Vi lasci scolar della difficoltà, che Vi sia facile darvi, e non corre obbligo alcuno di ingannarsi come quello che fosse l'opera, di volere portarsene, piuttosto solo nel spazio e non nel soggetto e intenzioni, che all'opera. Tutto è in grandissima parte dovuto se le sollecitudini nostre sono ormai cresciuta a loro punto, e se siamo in grado di fare un Consiglio Provinciale proprio nostro, e non meno nostro di quello che si poteva sperare.

Levi di adempire questa parte dover, ed Vi manifestano l'esperienza dell'entusiasmo della nostra faccenda corrente.

Firenze: S. TITIANI

LAVORATORI

LEON, Dignitario

GAZZI, Cap. Camera Comunale

FERRARI, Sindaco di Firenze

G. F. MANFROTTO, Deputato

E. GAZZONI

A. GAZZONI

LEON MANFROTTO

TOMAS DI ANTONIO

Per Sindaco di Torino delegato

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

F. DI SCAZZA

INDICE

—————

<u>Piemonte</u>	<u>Pag. 3</u>
<u>Alleg. A. Lettera Torino 4 aprile 1872</u>	<u>p. 28</u>
» <u>18 Verbale 5 gennaio 1885</u>	<u>p. 30</u>
» <u>19 Verbale 7 dicembre 1883</u>	<u>p. 32</u>
» <u>20 Corrispond. di Torino 29 aprile 1871</u>	<u>p. 35</u>
» <u>21 Verbale 7 dicembre 1873</u>	<u>p. 38</u>
» <u>22 Nota della Deputazione Provinc. di Torino a quella di Padova</u>	<u>p. 37</u>
» <u>23 Verbale del Consiglio Comunale di Castelnuovo 15 giugno 1873</u>	<u>p. 39</u>
» <u>24 Decreto prefettizio 2 luglio 1872</u>	<u>p. 40</u>
» <u>25 Verbale 5 giugno 1872</u>	<u>p. 47</u>
» <u>26 Verbale 20 giugno 1872</u>	<u>p. 50</u>
» <u>27 Lettera del Sindaco di Montebelluna 15 settembre 1873</u>	<u>p. 51</u>
» <u>28 Circo. compartim.</u>	<u>p. 53</u>
» <u>29 Nota della Direzione Generale delle ferrovie dell'Alta Italia alla Prefettura di Padova</u>	<u>p. 55</u>
» <u>30 Lettera del ministro delle due Commissioni Ferraresi di Torino a Vienna 8 settembre 1872</u>	<u>p. 56</u>

—————

58 93884